

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт социально-гуманитарных технологий
Направление подготовки 38.03.01 Экономика
Кафедра экономики

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

Тема работы
Анализ финансово-хозяйственной деятельности авиакомпании (на примере ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»)

УДК 658.012.12:656.7.013

Студент

Группа	ФИО	Подпись	Дата
ЗБ2А	Кучкартаева Анастасия Тимуровна		

Руководитель

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Профессор	Каз Михаил Семенович	д.э.н.		

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ:

Зав. кафедрой	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Экономики	Барышева Галина Анзельмовна	д.э.н.		

Томск - 2016 г.

ПЛАНИРУЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ОБУЧЕНИЯ ПО ООП

Код результата	Результат обучения (выпускник должен быть готов)	Требования ФГОС, критериев и/или заинтересованных сторон
<i>Универсальные компетенции</i>		
P1	Осуществлять коммуникации в профессиональной среде и в обществе в целом, в том числе на иностранном языке, разрабатывать документацию, презентовать и защищать результаты комплексной экономической деятельности.	Требования ФГОС (ОК-14; ПК-9; 11)
P2	Эффективно работать индивидуально, в качестве <i>члена команды</i> , состоящей из специалистов различных направлений и квалификаций, с делением ответственности и полномочий за результаты работы и готовность <i>следовать корпоративной культуре</i> организации	Требования ФГОС (ПК-11; ОК-1,7,8)
P3	Демонстрировать <i>знания</i> правовых, социальных, этических и культурных аспектов хозяйственной деятельности, осведомленность в вопросах охраны здоровья и безопасности жизнедеятельности.	Требования ФГОС (ОК-2;3;16; 15)
P4	<i>Самостоятельно учиться</i> и непрерывно <i>повышать квалификацию</i> в течение всего периода профессиональной деятельности	Требования ФГОС (ОК-2; 9,10,11) Критерий 5 АИОР (2.6), согласованный с требованиями международных стандартов <i>EUR-ACE</i> и <i>FEANI</i>
P5	Активно пользоваться основными методами, способами и средствами получения, хранения, переработки информации, навыками работы с компьютером как средством управления информацией, работать с информацией в глобальных компьютерных сетях	Требования ФГОС (ОК - 13; ПК-1,3,510)
<i>Профессиональные компетенции</i>		
P6	Применять знания математических дисциплин, статистики, бухгалтерского учета и анализа для подготовки исходных данных и проведения расчетов экономических и социально-экономических показателей, характеризующих деятельность хозяйствующих субъектов на основе типовых методик с учетом действующей нормативно-правовой базы;	Требования ФГОС (ПК-1, ПК-2; ПК-3;4;5 ПК-7; ОК-5; ОК-4; ОК11,13)
P7	принимать участие в выработке и реализации для конкретного предприятия рациональной системы организации учета и отчетности на основе выбора эффективной учетной политики, базирующейся на соблюдении действующего законодательства, требований международных стандартов и принципах укрепления экономики хозяйствующего субъекта;	Требования ФГОС ПК-5; ПК-7; ОК-5,8
P8	Применять глубокие знания основ функционирования экономической системы на разных уровнях, истории экономики и экономической науки для анализа социально-значимых проблем и процессов, происходящих в обществе, и прогнозировать возможное их развитие в будущем	Требования ФГОС ОК-3,4; ПК-4,6,8,14,15);

P9	Строить стандартные теоретические и эконометрические модели исследуемых процессов, явлений и объектов, относящихся к области профессиональной деятельности, прогнозировать, анализировать и интерпретировать полученные результаты с целью принятия эффективных решений	Требования ФГОС ПК-6; ПК-5; ПК-7; ПК-13;; ПК-8;
P10	На основе аналитической обработки учетной, статистической и отчетной информации готовить информационные обзоры, аналитические отчеты, в соответствии с поставленной задачей, давать оценку и интерпретацию полученных результатов и обосновывать управленческие решения	Требования ФГОС ПК-4; ПК-5 ПК-7;8 ПК-10; ПК-13; ПК-5 ОК-1;2;3; ОК-6; ОК-13
P11	Внедрять современные методы бухгалтерского учета, анализа и аудита на основе знания информационных технологий, международных стандартов учета и финансовой отчетности	Требования ФГОС ПК-10;12 ОК-12
P12	осуществлять преподавание экономических дисциплин в общеобразовательных учреждениях, образовательных учреждениях начального профессионального, среднего профессионального, высшего профессионального и дополнительного профессионального образования.	Требования ФГОС ПК-14; ПК-15;ОК-2;
P13	Принимать участие в разработке проектных решений в области профессиональной и инновационной деятельности предприятий и организаций, подготовке предложений и мероприятий по реализации разработанных проектов и программ с учетом критериев социально-экономической эффективности, рисков и возможных социально-экономических последствий	Требования ФГОС (ПК-3,4,7; 11;12;13ОК-1,7, 8)
P14	Проводить теоретические и прикладные исследования в области современных достижений экономической науки в России и за рубежом, ориентированные на достижение практического результата в условиях инновационной модели российской экономики	Требования ФГОС ПК-4,9
P15	организовывать операционную (производственную) и коммерческую деятельность предприятия, осуществлять комплексный анализ его финансово-хозяйственной деятельности использовать полученные результаты для обеспечения принятия оптимальных управленческих решений и повышения эффективности.	Требования ФГОС (ОК – 7, 8, 12, 13; ПК – 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7,10, 11, 13)

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт социально-гуманитарных технологий
 Направление подготовки 38.03.01 Экономика
 Кафедра экономики

УТВЕРЖДАЮ:
 Зав. кафедрой

 (Подпись) (Дата) (Ф.И.О.)

ЗАДАНИЕ

на выполнение выпускной квалификационной работы

В форме:

Бакалаврской работы

(бакалаврской работы, дипломного проекта/работы, магистерской диссертации)

Студенту:

Группа	ФИО
ЗБ2А	Кучкартаева Анастасия Тимуровна

Тема работы:

Утверждена приказом директора (дата, номер)	№942/с от 09.02.2016
---	----------------------

Срок сдачи студентом выполненной работы:	
--	--

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ;

Исходные данные к работе <i>(наименование объекта исследования или проектирования; производительность или нагрузка; режим работы (непрерывный, периодический, циклический и т. д.); вид сырья или материал изделия; требования к продукту, изделию или процессу; особые требования к особенностям функционирования (эксплуатации) объекта или изделия в плане безопасности эксплуатации, влияния на окружающую среду, энергозатратам; экономический анализ и т. д.).</i>	Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 23.05.2016); Федеральный закон от 06.12.2011 N 402-ФЗ (ред. от 23.05.2016) «О бухгалтерском учете»; Федеральный закон от 26.12.1995 N 208-ФЗ (ред. от 29.06.2015) «Об акционерных обществах».
Перечень подлежащих исследованию, проектированию и разработке вопросов <i>(аналитический обзор по литературным источникам с целью выяснения достижений мировой науки техники в рассматриваемой области; постановка задачи исследования, проектирования, конструирования; содержание процедуры исследования, проектирования, конструирования; обсуждение результатов выполненной работы; наименование дополнительных разделов, подлежащих разработке; заключение по работе).</i>	1. Сущность финансового анализа 2. Этапы развития анализа 3. Методы анализа 4. Роль анализа финансово-хозяйственной деятельности в укреплении экономического потенциала предприятия 5. Общая характеристика ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» 6. Анализ эффективности использования капитала 7. Анализ ликвидности и платежеспособности 8. Анализ финансовой устойчивости 9. Оценка деловой активности 10. Анализ рентабельности деятельности

	предприятия 11. Использования бухгалтерской отчетности для проведения СVP-анализа 12. Рекомендации по совершенствованию деятельности ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» и прогноз его развития
Перечень графического материала <i>(с точным указанием обязательных чертежей)</i>	14 рис., 16 табл.
Консультанты по разделам выпускной квалификационной работы <i>(с указанием разделов)</i>	
Раздел	Консультант
Социальная ответственность	Криницына З.В.
Названия разделов, которые должны быть написаны на русском и иностранном языках:	

Дата выдачи задания на выполнение выпускной квалификационной работы по линейному графику	12.02.2016
--	------------

Задание выдал руководитель

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Профессор	Каз М.С.	Д.Э.Н.		

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
ЗБ2А	Кучкартаева А.Т.		

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа 93 с., 14 рис., 16 табл., 39 источников, 7 прил.

Ключевые слова: экономический анализ, финансово-хозяйственная деятельность, бухгалтерская отчетность, авиакомпания, эффективность, CVR-анализ.

Объектом исследования является ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр».

Цель работы – проведение анализа финансово-хозяйственной деятельности предприятия и разработка рекомендаций, направленных на повышение эффективности деятельности предприятия на основе современных методик управления, анализа и прогнозирования финансового состояния на примере ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр».

В процессе исследования проводились:

- 1) изучение теоретических аспектов анализа финансово-хозяйственной деятельности предприятия;
- 2) анализ и оценка основных финансовых показателей ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» за период 2013 – 2015 года;
- 3) анализ и оценка программы оптимизации издержек авиакомпании «Импульс»;
- 4) разработка рекомендаций по совершенствованию деятельности ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр».

В результате исследования выявлены сильные и слабые стороны финансово-хозяйственной деятельности ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», дана оценка действующей программе оптимизации издержек «Импульс», разработаны рекомендации по совершенствованию деятельности авиакомпании.

Экономическая эффективность/значимость работы состоит в возможности практического использования основных ее рекомендаций в целях совершенствования оценки финансового состояния предприятия.

В будущем планируется написание магистерской диссертации в рамках заданной темы.

Оглавление

Введение.....	9
1 Принципы анализа финансово-хозяйственной деятельности	11
1.1 Сущность финансового анализа	11
1.2 Этапы развития анализа финансово-хозяйственной деятельности	17
1.3 Методы анализа.....	19
1.4 Роль анализа финансово-хозяйственной деятельности в укреплении экономического потенциала предприятия.....	24
2 Анализ финансово-хозяйственной деятельности ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр».....	28
2.1 Общая характеристика ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»	28
2.2 Анализ эффективности использования капитала	37
2.3 Анализ ликвидности и платежеспособности	39
2.4 Анализ финансовой устойчивости	45
2.5 Оценка деловой активности	48
2.6 Анализ рентабельности деятельности предприятия.....	50
2.7 Использование бухгалтерской отчетности для проведения сравнительного СVP-анализа «Трансаэро» и «ЮТэйр»	52
2.8 Рекомендации по совершенствованию деятельности ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» и прогноз его развития	64
Социальная ответственность.....	67
Заключение	79
Список публикаций студента.....	81
Список используемых источников.....	82
Приложение А	86
Приложение Б	87
Приложение В.....	88
Приложение Г	90
Приложение Д.....	91

Приложение Е.....	92
Приложение Ж.....	93

Введение

В настоящее время отечественные предприятия приобретают все большую самостоятельность и несут полную ответственность за результаты своей деятельности перед акционерами, работниками, банком и кредиторами. На фоне этих процессов значение анализа финансово-хозяйственной деятельности предприятия постоянно возрастает. От того, насколько правильно и эффективно спланирована деятельность предприятия, зависит успешность его функционирования.

Актуальность выбранной темы состоит в том, что анализ финансово-хозяйственной деятельности служит базой для разработки экономической стратегии предприятия, и потому является необходимым элементом системы управления. Анализ позволяет принимать правильные управленческие решения по снижению риска и повышению доходности предприятия, выявлять резервы повышения эффективности хозяйственной деятельности.

Цель выпускной квалификационной работы – проведение анализа финансово-хозяйственной деятельности предприятия и разработка рекомендаций, направленных на повышение эффективности деятельности предприятия на основе современных методик управления, анализа и прогнозирования финансового состояния на примере ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр».

Основные задачи, последовательное решение которых потребовалось для достижения поставленной цели, были определены следующим образом:

- изучить теоретические аспекты анализа финансово-хозяйственной деятельности предприятия;
- проанализировать и оценить основные финансовые показатели ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» за период 2013 – 2015 года;
- разработать рекомендации по совершенствованию деятельности ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр».

Объектом исследования является ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр».

Предмет исследования – финансово-хозяйственная деятельность ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр».

Нормативную базу выпускной квалификационной работы составили: Гражданский кодекс Российской Федерации; Федеральный закон «О бухгалтерском учете»; Федеральный закон «Об акционерных обществах». Информационной базой исследования послужили: бухгалтерский баланс, отчет о финансовых результатах, годовой отчет.

Теоретической базой выпускной квалификационной работы послужили научные положения, опубликованные в работах таких авторов как: Савицкая Г.В., Ковалев В.В., Волкова О.Н., Друри К., Галенко В.П., Скоун Т.

При решении поставленных задач были применены методы: сравнительного анализа, абстрактно-логический, графический, экономико-статистический, а также другие методы социально-экономических исследований.

Научная новизна исследования состоит в применении методов CVP-анализа к данным финансовой отчетности, представленной по российским стандартам бухгалтерского учета.

Практическая значимость выпускной квалификационной работы состоит в возможности практического использования основных ее рекомендаций в целях совершенствования оценки финансового состояния предприятия.

Результаты, полученные в ходе выполнения выпускной квалификационной работы, могут быть использованы: при разработке методики и техники анализа финансово-хозяйственной деятельности предприятия в рамках автоматизированной системы управления; в практической деятельности предприятий при оценке эффективности их функционирования.

1 Принципы анализа финансово-хозяйственной деятельности

1.1 Сущность финансового анализа

Без анализа невозможно изучение явлений природы и общественной жизни. Термин «анализ» происходит от греческого слова «analysis», что в переводе означает «разделяю», «расчленяю» [1].

Следовательно, в узком смысле анализ представляет собой разделение явления или предмета на элементы для изучения их как частей целого. Такое расчленение позволяет заглянуть вовнутрь исследуемого предмета, явления, процесса, понять его внутреннюю сущность, определить роль каждого элемента в изучаемом предмете или явлении [1].

Вместе с тем нужно заметить, что многочисленные явления и процессы окружающей среды не могут быть осмыслены только с помощью анализа. Часто возникает потребность использования других способов, соответствующих человеческому мышлению. Наиболее близок к анализу в этом смысле синтез, который выявляет связи и зависимости между отдельными частями изучаемого предмета, соединяет их в единое целое. Современная диалектика исходит из единства анализа и синтеза как научных методов изучения реальности. Только анализ и синтез в единстве обеспечивают научное изучение явлений во всесторонней диалектической связи.

Таким образом, под анализом в широком плане понимается способ познания предметов и явлений окружающей среды, основанный на расчленении целого на составные части и изучении их во всем многообразии связей и зависимостей.

В науке и на практике применяются разные виды анализа: физический, химический, математический, статистический, экономический и др. Экономический анализ в отличие от прочих относится к абстрактно-логическому методу исследования экономических явлений, где все должна заменить сила абстракции [1].

Экономический анализ — это научный способ познания сущности

экономических явлений и процессов, основанный на расчленении их на составные части и изучении их во всем многообразии связей и зависимостей.

Различают макроэкономический анализ, который изучает экономические явления и процессы на уровне мировой и национальной экономики и ее отдельных отраслей, и микроэкономический анализ, изучающий эти процессы и явления на уровне отдельных субъектов хозяйствования [2]. Последний получил название анализа финансово-хозяйственной деятельности (АФХД).

Экономический анализ тесно связан с рядом экономических и неэкономических дисциплин. Эти связи с обособлением анализа не только не сужаются, а, наоборот, становятся еще более многочисленными, что обусловлено в первую очередь местом анализа в системе экономических наук, его методологическим характером и еще той ролью, которую он выполняет в системе управления производством на предприятии.

В первую очередь среди наук, с которыми связан АФХД, нужно выделить экономическую теорию, которая, изучая экономические законы, механизм их действия, создает теоретическую основу для развития всех экономических дисциплин. При проведении аналитических исследований необходимо учитывать действие этих законов. В то же время АФХД содействует развитию экономической теории, а именно – многие аналитические исследования аккумулируют информацию о проявлении законов, изучаемых в экономической теории. В процессе изучения этой информации формулируются новые, ранее неизвестные законы, делаются глобальные прогнозы развития экономики на уровне страны или целого мира.

Вышесказанное справедливо перенести и на взаимосвязь анализа с отраслевыми экономиками. Полноценный АФХД предприятия невозможно провести без знания экономики отрасли, организации производства на конкретном предприятии. В свою очередь результаты экономического анализа содействуют совершенствованию организации производства, внедрению научной организации труда, передового опыта и т.д. Анализ способствует подъему экономики как отдельных предприятий, так и отрасли в целом.

Экономический анализ также тесно связан с планированием и управлением производством. В анализе широко используются плановые материалы. Поэтому аналитик должен разбираться в основах государственного регулирования экономики и в планировании производства на конкретном предприятии. В свою очередь экономический анализ создает информационную базу для разработки планов и выбора наиболее оптимальных управленческих решений.

Экономический анализ имеет связь обоюдного характера и с бухгалтерским учетом. Сведения бухгалтерского учета – главный источник информации при анализе хозяйственной деятельности. Без знания его методики и содержания отчетности, подбор необходимой для анализа информации представляет значительную трудность. С другой стороны, требования, предъявляемые экономическому анализу, в той или иной степени переадресуются и бухгалтерскому учету. Система бухгалтерского учета постоянно совершенствуется, чтобы обеспечивать анализ более оперативной, правдивой, точной, в необходимой степени детализированной, доступной и понятной информацией. Для большей аналитичности изменяются формы и содержание регистров, порядок документооборота и т.д.

Экономический анализ тесно связан с финансированием и кредитованием предприятий [3]. Без знания действующего порядка финансирования и кредитования соответствующих отраслей национальной экономики, взаимосвязей с финансовыми и кредитными органами и учреждениями невозможно квалифицированно проводить анализ хозяйственной деятельности. С другой стороны, ставки налогов, условия получения кредитов, проценты за пользование кредитами и прочий финансово-кредитный инструментарий постоянно совершенствуются с учетом результатов анализа, который показывает эффективность воздействия этих рычагов на производство.

Для комплексного изучения всех сторон хозяйственной деятельности субъектов хозяйствования в анализе используются также данные

статистического учета и отчетности. Выполнение аналитических расчетов, построение таблиц, группировок, графиков и т.д. требуют знания статистических методов обработки информации. В свою очередь данные анализа используются статистикой для установления тенденций и закономерностей массовых экономических явлений.

Среди наук неэкономического направления в первую очередь нужно выделить математические и технологические. Необходимость решения сложных экономических задач явилась мощным стимулом развития математики. Здесь достаточно припомнить хотя бы историю возникновения математического программирования. Использование же в аналитических исследованиях математических методов существенно повысило их авторитет. Анализ стал более глубоким, обоснованным. С помощью этих методов он может проводиться более оперативно, охватывать большее количество объектов, изучать значительно больше информации.

Нельзя анализировать тот или иной процесс производства, не зная особенностей технологии. Только осведомленный в этой отрасли экономист может объективно оценить результаты производства, сделать полезные рекомендации по их улучшению. В то же время нужно отметить, что сама технология производства стремится быть более эффективной и ее совершенствование невозможно без аналитических исследований. Яркий пример тому — использование методики функционально-стоимостного анализа.

Таким образом, для квалифицированного проведения анализа деятельности предприятия требуется глубокое знание макро и микроэкономики, менеджмента, маркетинга, бухгалтерского учета, статистики, технологии, организации производства, информационных технологий и многих других наук.

В литературных источниках встречаются различные подходы к определению того, что является предметом АФХД.

Самый простой подход, который был распространен в период

социалистического хозяйствования, подразумевает, что предметом анализа является использование предприятием своих материальных и трудовых ресурсов с точки зрения выполнения «спущенных сверху» производственных планов [4].

Более широкий подход относит к предмету АФХД все хозяйственные процессы, включая производственное планирование на самом предприятии и оценку результативности использования всех ресурсов, в том числе финансовых [4].

В самом общем смысле предметом АФХД можно считать структуру и содержание информационных потоков на предприятии [4].

Анализ должен представлять собой комплексное исследование действия внешних и внутренних, рыночных и производственных факторов на количество и качество производимой предприятием продукции, финансовые показатели работы предприятия и указывать возможные перспективы развития дальнейшей производственной деятельности предприятия в выбранной области хозяйствования.

Основная цель проведения АФХД - повышение эффективности функционирования хозяйствующих субъектов и поиск резервов такого повышения [5].

В процессе достижения основной цели анализа решаются следующие задачи [6]:

- 1) исследование экономических явлений, факторов и причин, обусловивших положительные и отрицательные отклонения от базы сравнения;
- 2) объективная оценка эффективности хозяйственной деятельности;
- 3) научное обоснование бизнес-планов, контроль за ходом их выполнения;
- 4) выявление внутривозможностей резервов, неиспользованных возможностей для роста производства и снижения себестоимости, исследование и обобщение конкретного опыта;
- 5) обоснование управленческих решений;

б) прогнозирование ожидаемых хозяйственных результатов.

В конкретных условиях могут ставиться и другие локальные цели, которые будут определять содержание процедур АФХД. Таким образом, общее содержание аналитических процедур может определяться как спецификой работы предприятия, так и выбранным видом анализа.

Рассмотрим наиболее важные принципы, на которых базируются проведение аналитического исследования, его результаты и их использование, выделенные Савицкой [1].

1. Государственный подход при оценке экономических явлений, процессов, результатов хозяйствования. Это означает, что при оценке определенных проявлений экономической жизни, необходимо учитывать, насколько они соответствуют экономической, социальной, экологической, международной политике государства и законодательству.

2. Научный характер. Это означает, что необходимо основываться на положениях диалектической теории познания, учитывать требования экономических законов развития производства, использовать достижения НТП и передового опыта, новейшие методы экономических исследований.

3. Комплексность исследования. Это означает, что при анализе необходимо охватывать все звенья, рассматривать все стороны деятельности и всесторонне изучать причинно-следственные связи в экономике предприятия.

4. Системный подход. Это означает, что изучение каждого объекта необходимо проводить с учетом всех внутренних и внешних связей, взаимозависимости и соподчиненности его отдельных элементов.

5. Объективность, конкретность и точность анализа. Это означает, что при проведении анализа нужно основываться на достоверной информации, реально отражающей объективную действительность, а выводы стоит формулировать, лишь подтвердив их точными аналитическими расчетами. Для этого необходимо непрерывное совершенствование организации учета, внутреннего и внешнего аудита, а также методики анализа с целью повышения точности и достоверности его расчетов.

6. Действенность, то есть активное воздействие на ход производства и его результаты, своевременное выявление недостатков, упущений в работе и информирование об этом руководства предприятия. Цель анализа не будет достигнута без практического использования его результатов и рекомендаций для управления предприятием.

7. Систематичность. Для этого нужно планировать аналитическую работу на предприятии, распределять обязанности по ее выполнению между исполнителями и контролировать ее проведение.

8. Оперативность, то есть быстрота и четкость проведения анализа, принятия управленческих решений и их практического осуществления.

9. Демократизм, предполагающий участие в проведении анализа широкого круга работников предприятия. Это позволит более полно аккумулировать передовой опыт и использовать внутрихозяйственные резервы.

10. Эффективность, то есть отдача анализа должна превышать затраты на его проведение.

Данными принципами необходимо руководствоваться при проведении АФХД на любом предприятии.

1.2 Этапы развития анализа финансово-хозяйственной деятельности

Считается, что экономический анализ возник как средство познания сущности экономических явлений в 4000 году до новой эры [1]. Процесс его становления и развития шел параллельно процессу формирования и развития бухгалтерского учета и балансоведения. Но практическое и теоретическое развитие его связано в первую очередь с развитием капитализма, которое происходило во второй половине 19 века. В самостоятельную отрасль анализ хозяйственной деятельности обособился позже, а именно в первой половине 20 века.

Становление АФХД обусловлено объективными требованиями.

Во-первых, это удовлетворение практической потребности, возникшей с развитием производительных сил, совершенствованием производственных

отношений, расширением масштабов производства. Примерные расчеты и интуитивное планирование, ранее применяемые при кустарном производстве, не могли обеспечить процесс управления крупными производственными единицами. Сложные экономические процессы и явления должны быть обеспечены комплексным и всесторонним анализом.

Во-вторых, формирование АФХД связано с развитием и дифференциацией экономической науки как таковой. В рамках таких наук, как балансоведение, бухгалтерский учет, финансы, статистика появились первые простейшие способы аналитического исследования. Однако перечисленные науки не могли обеспечить комплексное и всестороннее обоснование планов экономического и социального развития предприятий, следовательно, появилась потребность выделения АФХД в самостоятельную отрасль знаний. Интерес к АФХД рос вместе с ростом цены, которую приходилось платить за ошибки в хозяйственной деятельности предприятия. Постепенно АФХД превратился в важнейший инструмент управления экономикой предприятия, а также поиска резервов увеличения производства.

В начале 20 века книги по АФХД были посвящены анализу баланса и имели явно методическую направленность. В предвоенный период АФХД был введен в программу советских вузов. Первыми авторами учебников и пособий Н.Р. Вейцман, С.К. Татур, М.И. Баканов и др. Именно в предвоенные годы произошло становление АФХД как науки, он стал широко распространяться на практике для комплексного изучения экономики предприятий и выявления резервов увеличения производства продукции. За предвоенные годы по вопросам АФХД было издано около 300 книг и примерно 600 [1].

Послевоенные годы стали периодом разработки самостоятельных направлений методологии АФХД: сравнительный, технико-экономический, оперативный, экономико-математический, функционально-стоимостный и т.д. Большой вклад в это внесли такие ученые-экономисты, как М.И. Баканов, А.Д. Шеремет, С.Б. Барнгольц, В.В. Ковалев и другие.

На современном этапе АФХД является основательно разработанной в

теоретическом аспекте наукой, некоторые методики применяются в управлении производством, но на данный момент проводятся исследования в области более широкого использования математических методов, а также электронно-вычислительных машин для оптимизации процесса принятия управленческих решений [1].

Перспективы развития АФХД в теоретическом аспекте тесно связаны с развитием смежных наук, таких как математика, статистика, бухгалтерский учет. Также его развитие связано с практическими запросами экономики. Если в условиях плановой системы управления потребность в обосновании управленческих решений была низкой, поскольку решения спускались на предприятие сверху, при переходе к рыночной экономике ситуация изменилась на противоположную. Отечественные предприятия приобретают все большую самостоятельность и несут полную ответственность за результаты своей деятельности перед акционерами, работниками, банком и кредиторами. От того, насколько правильно и эффективно спланирована деятельность предприятия, зависит успешность его функционирования.

Перспективы развития АФХД в практическом плане: он постепенно займет ведущее место в системе управления. Совершенствование экономического механизма через переход к рынку, конкуренция предприятий и форм собственности будут содействовать повышению заинтересованности в этой науке [1].

1.3 Методы анализа

В переводе с греческого языка слово «метод» означает «путь к чему-либо», «прослеживание», «исследование» [7]. Под методом любой науки понимают свойственный ей способ проникновения в содержание своего предмета, т.е. способ его познания.

В наиболее общем виде метод можно представить как комбинацию трех составляющих: категории науки, инструментарий исследований; принципы [4].

Категории – это наиболее общие понятия данной науки. Для АФХД к

категориям можно отнести: фактор, модель, система, затраты, доходы и т.д.

Принципы в АФХД предприятий используются общие для многих областей познания: системность, научность, конкретность и т.д.

Научный инструментарий (аппарат) - это способы, приемы и средства, которые в разных комбинациях используются для достижения поставленных целей анализа [8]. Можно выделить две основные особенности научного инструментария, применяемого в анализе.

Первая особенность – открытость анализа, который включает в себя методы исследования из смежных наук (математики, экономической теории, статистики и т.д.). Анализ не замкнут на разработанных в его рамках приемах, но активно применяет различные методики, приспособлявая их к собственным требованиям.

Вторая особенность состоит в отсутствии четкой регламентации по выбору методик и приемов. Их выбор зависит от целей анализа, имеющихся в распоряжении аналитика временных, информационных и человеческих ресурсов, информационного и технического обеспечения.

Многие аналитические методы используются в совокупности с различными типами моделей, которые позволяют структурировать и идентифицировать связи между основными показателями.

Можно выделить три основных типа моделей, используемых в экономическом анализе: дескриптивные, предикативные и нормативные.

Дескриптивные – модели описательного характера, являются основными для оценки финансового состояния предприятия. К ним относятся: построение системы отчетных балансов, представление финансовой отчетности в различных аналитических разрезах, вертикальный и горизонтальный анализ отчетности, система аналитических коэффициентов, аналитические записки к отчетности. Все эти модели основаны на использовании информации бухгалтерской отчетности.

Вертикальный анализ позволяет представить бухгалтерскую отчетность в виде относительных величин, отражает структуру показателей. Обязательный

элемент при этом – представление данных в динамике, позволяющее выявлять и прогнозировать структурные сдвиги в составе хозяйственных средств и источников их покрытия.

В основе горизонтального анализа лежит расчет темпов роста статей бухгалтерской отчетности, что позволяет отслеживать тенденции изменения отдельных статей или их групп.

Система аналитических коэффициентов – ведущий элемент АФХД, используемый менеджерами, аналитиками, акционерами, инвесторами, кредиторами и др. Для удобства показатели разделены на несколько групп.

1. Анализ ликвидности. С помощью этих показателей анализируется способность предприятия отвечать по своим текущим обязательствам. В результате сопоставления оборотных средств с краткосрочными обязательствами делается вывод, в достаточной ли мере предприятие обеспечено оборотными средствами, необходимыми для расчетов по краткосрочным обязательствам. Поскольку различные виды оборотных средств обладают различной степенью ликвидности, рассчитывают коэффициенты ликвидности.

2. Анализ финансовой устойчивости. Финансовая устойчивость предприятия основана на оптимальной структуре имущества (соотношение оборотных и внеоборотных активов) и источников его финансирования (собственных и привлеченных средств). Так, источники средств различаются по себестоимости, рискованности, уровню доступности, степени надежности. Анализ позволяет определить, насколько организация независима в финансовом плане, а также – является ли ее финансовое положение устойчивым.

3. Анализ текущей деятельности. С позиции кругооборота средств текущая деятельность любого предприятия представляет собой процесс непрерывной трансформации одних видов оборотных активов в другие, что продемонстрировано на рисунке 1.

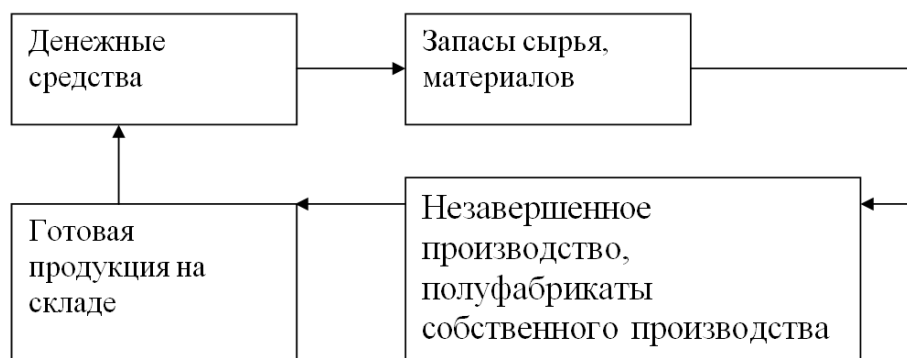


Рисунок 1 – Процесс трансформации оборотных активов

Эффективность текущей финансово-хозяйственной деятельности оценивается таким показателем, как длительность цикла, который зависит от скорости оборота средств в различных видах активов. При прочих равных рост эффективности связан с ускорением оборачиваемости. Поэтому такие показатели использования ресурсов, как фондоотдача, выработка, оборачиваемость средств в расчетах, являются основными при оценке эффективности.

4. Анализ рентабельности. В рамках этого анализа производится оценка общей эффективности вложения средств в данное предприятие. Анализ рентабельности капитала проводится в целом, абстрагировано от конкретных видов активов. Рассчитываются такие показатели, как рентабельность собственного капитала, рентабельность продаж, чистая и экономическая рентабельность и т.д.

5. Анализ положения и деятельности на рынке капитала. Показатели этой группы предназначены для характеристики положения предприятия на рынке ценных бумаг. дивидендный выход, доход на акцию, ценность акции и др. Любое предприятие, имеющее временно свободные денежные средства и желающее вложить их в ценные бумаги, ориентируется на показатели данной группы.

Предикативные модели — это модели предсказательного, прогностического характера, которые используются для прогнозирования доходов предприятия и его будущего финансового состояния [9].

Сущность нормативных моделей сводится к введению нормативных значений по каждой статье расходов и анализу отклонений фактических данных от установленных. Нормативная модель предоставляет возможность сравнить фактические данные с рассчитанными по бюджету, используется преимущественно во внутреннем финансовом анализе, а также в управленческом учете, например, в управлении затратами.

Построение аналитических таблиц. Аналитическая таблица представляет собой комбинацию горизонтальных строк и вертикальных столбцов. Остов таблицы, в котором заполнена текстовая часть, но отсутствуют числовые данные, называется макетом таблицы.

Таблицы, используемые в АФХД, применяются для систематизации исходных данных, проведения аналитических расчетов и оформления результатов анализа.

Использование таблиц при проведении аналитических процедур и представлении результатов анализа обеспечивает [4]:

- 1) уменьшение объема исходных данных в отчетных документах (лучше привести их в виде таблицы, чем описывать массу чисел в тексте);
- 2) систематизацию данных и выявление закономерностей;
- 3) наглядность;
- 4) уменьшение объема аналитических записок.

Индексный метод. Индекс - это статистический показатель, представляющий собой отношение двух состояний какого-либо признака [4]. С помощью индексов проводятся сравнения с планом, в динамике, в пространстве.

Если исследуемый признак берется без учета связи его с другими признаками изучаемых явлений, индекс называется простым (частным, индивидуальным).

Индекс называется аналитическим (синонимы: общий, агрегатный), если исследуемый признак берется не изолированно, а в связи с другими признаками.

С помощью индексов в анализе финансово-хозяйственной деятельности решаются следующие основные задачи [4]:

- 1) оценка изменения уровня явления (или относительного изменения показателя);
- 2) выявление роли отдельных факторов в изменении результативного признака;
- 3) оценка влияния изменения структуры совокупности на динамику.

Признак, непосредственно относящийся к изучаемому явлению и характеризующий его количественную сторону, называется первичным или количественным [4]. Первичные признаки объемные, их можно суммировать. Примерами таких признаков являются численность работающих на предприятии, величина основных средств и т.д.

Признаки, относящиеся к изучаемому явлению не непосредственно, а через один или несколько других признаков и характеризующие качественную сторону изучаемого явления, называются вторичными или качественными [4]. Отличительными особенностями вторичных признаков является то, что это всегда относительные показатели, их нельзя непосредственно суммировать в пространстве. В качестве примера можно привести показатели средней заработной платы, рентабельности и т.п.

1.4 Роль анализа финансово-хозяйственной деятельности в укреплении экономического потенциала предприятия

В научной литературе нет единого определения понятию «экономический потенциал». По мнению Л.С. Сосненко [10], существует два общих подхода:

- 1) ресурсный;
- 2) результатный.

В первом случае экономический потенциал предприятия можно рассматривать как совокупность имеющихся ресурсов.

С точки зрения результативного подхода, это способность

хозяйствующего субъекта осваивать, перерабатывать имеющиеся ресурсы для удовлетворения общественных потребностей. Эта способность рассматривается как будущая возможность деятельности предприятия.

Как видно из приведенных определений, при ресурсном подходе экономический потенциал трактуется узко, результатный же позволяет понять экономическую сущность понятия более глубоко.

Подход О.А. Жигуновой является комбинированным, стирая границы между ресурсным и результатным: экономический потенциал предприятия – интегральная характеристика обладания совокупными способностями и наличия реальных возможностей обеспечивать свое устойчивое развитие и достижение стратегических целей на основе рационального использования системы наличных ресурсов [11].

Однако в данной работе для формализованного описания за основу будет взято определение В.В. Ковалева, поскольку оно представляет собой некую модель предприятия. Под экономическим потенциалом понимается способность предприятия достигать поставленные перед ним цели, используя имеющиеся у него материальные, трудовые и финансовые ресурсы [4]. В.В.Ковалев выделяет у экономического потенциала две стороны: имущественное положение и ее финансовое положение. Причем обе стороны потенциала взаимосвязаны.

Имущественное положение характеризуется величиной, составом и состоянием активов (прежде всего долгосрочных), которыми владеет и распоряжается коммерческая организация для достижения своей цели. Оно изменяется с течением времени за счет различных факторов, главными из которых являются достигнутые за истекший период финансовые результаты. Достаточно подробная характеристика имущественного положения в динамике приводится в активе баланса, а также в сопутствующих отчетных формах. Отметим, что, говоря здесь об анализе имущественного положения, мы имеем в виду денежную оценку, позволяющую делать суждения об оптимальности, возможности и целесообразности вложения финансовых ресурсов в активы предприятия.

Финансовое положение, безусловно, также определяется достигнутыми за отчетный период финансовыми результатами, приведенными в отчете о финансовых результатах, и, кроме того, описывается некоторыми активными и пассивными статьями баланса, а также соотношением между ними. Характеристика финансового положения может быть выполнена с позиции как краткосрочной, так и долгосрочной перспективы. В первом случае говорят о ликвидности и платежеспособности коммерческой организации, во втором случае - о ее финансовой устойчивости [4].

Обе стороны экономического потенциала коммерческой организации взаимосвязаны - нерациональная структура имущества, его некачественный состав могут привести к ухудшению финансового положения, и наоборот. Так, изношенность оборудования, несвоевременная его замена могут повлечь за собой срывы в выполнении производственной программы. Неоправданное омертвление средств в производственных запасах или дебиторской задолженности может сказаться на своевременности текущих платежей, а неоправданный рост заемных средств - привести к необходимости сократить имущество коммерческой организации для расчетов с кредиторами.

Высокая доля собственных средств обычно рассматривается как позитивная характеристика финансового положения коммерческой организации. Однако здесь также нет жестких количественных критериев. Устойчиво высокая доля собственных средств может, в частности, являться следствием нежелания или неумения использовать банковские кредиты. Вряд ли это можно считать разумным и целесообразным, поскольку таким образом ограничиваются возможности финансирования хозяйственной деятельности, что, в свою очередь, приводит к искусственному сдерживанию роста объемов производства и прибыли.

С каждым годом в России возрастает потребность в адекватной оценке и укреплении экономического потенциала предприятий. Это обусловлено разными обстоятельствами:

1) необходимостью неуклонного повышения эффективности производства в связи с ростом дефицита и стоимости сырья, повышением науко- и капиталоемкости производства;

2) отходом от командно-административной системы управления и постепенным переходом к рыночным отношениям;

3) созданием новых форм хозяйствования в связи с разгосударствлением экономики, приватизацией предприятий и прочими мероприятиями экономической реформы.

В этих условиях управленческие решения и действия должны быть основаны на точных расчетах, глубоком и всестороннем экономическом анализе. Ни одно организационное, техническое и технологическое мероприятие не должно осуществляться до тех пор, пока не обоснована его экономическая целесообразность. Недооценка роли АФХД, ошибки в планах и управленческих действиях в современных условиях стоят предприятиям значительных потерь. И наоборот, те предприятия, на которых серьезно относятся к АФХД, имеют хорошие результаты, высокую экономическую эффективность.

2 Анализ финансово-хозяйственной деятельности ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»

2.1 Общая характеристика ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»

Основными видами деятельности Публичного акционерного общества «Авиакомпания «ЮТэйр» (далее – ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» или «ЮТэйр») и его дочерних компаний (совместно именуемых «Группа») являются пассажирские и грузовые перевозки самолетами и вертолетами, вертолетные работы.

Согласно Федеральному закону «Об акционерных обществах», публичным является акционерное общество, акции которого и ценные бумаги которого, конвертируемые в его акции, публично размещаются (путем открытой подписки) или публично обращаются на условиях, установленных законами о ценных бумагах. Правила о публичных обществах применяются также к акционерным обществам, устав и фирменное наименование которых содержат указание на то, что общество является публичным.

Группа оперирует парком более чем в 430 воздушных судов. Перевозка пассажиров и грузов с использованием самолетов осуществляется между городами Российской Федерации, ближнего и дальнего зарубежья. В числе авиационных сервисов основными являются: аэропортовая деятельность, ремонт и техническое обслуживание авиационной техники, продажа авиационных перевозок и услуг, а также подготовка авиационного персонала [12].

Парк воздушных судов состоит из самолетной и вертолетной техники, структура парка приведена в приложениях А, Б.

Материнская компания ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» зарегистрирована в Российской Федерации как открытое акционерное общество 28 октября 1992 года.

Компания изменила организационно правовую форму с Открытого акционерного общества (ОАО) на Публичное акционерное общество (ПАО). Изменения вступили в силу с 2 апреля 2015 года.

По состоянию на 31 декабря 2014 года Негосударственный Пенсионный Фонд «Сургутнефтегаз» (Россия) являлся владельцем 60,67% акций Компании. По состоянию на 31 декабря 2015 года Акционерное общество «АК-ИНВЕСТ» (Россия) являлся владельцем 50,00% акций Компании.

Правовое положение ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» определяется Уставом, Гражданским кодексом Российской Федерации, Федеральным законом «Об акционерных обществах», иными нормативно-правовыми актами, принятыми соответствующими государственными органами. Общество является юридическим лицом, коммерческой организацией и имеет в собственности обособленное имущество, учитываемое на его самостоятельном балансе, круглую печать, штампы и бланки со своим наименованием, эмблему, флаг, зарегистрированные в установленном порядке товарные знаки, банковские счета в рублях и иностранной валюте на территории Российской Федерации и за ее пределами. Общество несет ответственность по своим обязательствам всем принадлежащим ему имуществом и имущественными правами, на которые по законодательству Российской Федерации может быть обращено взыскание. Акционеры несут риск убытков в пределах стоимости принадлежащих им акций. Общество не отвечает по обязательствам своих акционеров.

Высшим органом управления Общества является общее собрание акционеров. В рамках своей компетенции общее собрание акционеров принимает решения, обязательные для других органов управления, а также всех должностных лиц Общества.

Наблюдательный совет Общества является постоянным коллегиальным выборным органом управления Общества и осуществляет общее руководство его деятельностью, за исключением решения вопросов, отнесенных федеральными законами и Уставом Общества к компетенции общего собрания

акционеров. Наблюдательный совет избирается общим собранием акционеров в составе семи человек.

При Наблюдательном совете Общества создано два комитета, обеспечивающие эффективность деятельности Наблюдательного совета: Комитет по аудиту и Комитет по кадрам и вознаграждениям. Порядок деятельности комитетов регулируется Положениями о Комитете по аудиту и Комитете по кадрам и вознаграждениям Наблюдательного совета Общества.

Комитет по аудиту создан с целью предварительного рассмотрения вопросов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью Общества и подготовки рекомендаций по ним.

Комитет по кадрам и вознаграждениям создан в целях содействия Наблюдательному совету в привлечении к управлению Авиакомпанией квалифицированных специалистов в области управления и создании необходимых стимулов для их успешной работы

Ревизионная комиссия является постоянным выборным органом Общества, осуществляющим контроль за финансово-хозяйственной деятельностью Общества и его органов управления. Ревизионная комиссия избирается общим собранием акционеров в составе трех человек.

Порядок деятельности Ревизионной комиссии регулируется Положением о Ревизионной комиссии Общества.

Компания осуществляет пассажирские регулярные и чартерные перевозки как в России, так и за рубеж, а также является крупнейшим в России оператором вертолетных перевозок (наибольший в мире парк вертолётов российского производства). Штаб-квартира авиакомпании расположена в городе Ханты-Мансийске. Основные аэропорты базирования — Тюмень (Рощино), Сургут и Москва (Внуково) [12].

ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» является ядром Группы компаний «ЮТэйр», в целом структура Группы рассмотрена в таблице 1, где компании сгруппированы по направлениям деятельности [13].

Таблица 1 – Компании Группы «ЮТэйр» по направлениям деятельности

Направление	Компании
Пассажирские перевозки	1 ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» 2 ООО «ЮТэйр-Экспресс» 3 ООО «АЗУР ЭЙР УКРАИНА» 4 АО «Авиакомпания «Восток» 5 ООО Авиакомпания «Турухан»
Грузовые перевозки на самолетах	1 ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» 2 ЗАО «ЮТэйр»
Вертолетные работы	1 ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» 2 АО «Авиакомпания «Восток» 3 ООО «ХелиЭкспресс» 4 UTair Europe, s.r.o. 5 UTair South Africa (ЮАР) 6 UTair India (Индия) 7 Helicopteros del Sur S.A 8 ООО Авиакомпания «Турухан» 9 АО «ЮТэйр - Вертолетные услуги»
Подготовка персонала	1 Некоммерческое партнерство «Центр подготовки персонала» 2 Некоммерческое партнерство Профессиональная образовательная организация «Тюменский авиационный учебный центр»
Продажа перевозок и услуг, представительства	1 ООО «ЮТэйр-Уфа» 2 ООО «Западно-Сибирское агентство воздушных сообщений» 3 ООО «Украинская Хэндлинговая компания»
Ремонт и техническое обслуживание авиационной техники	1 ООО «ТС Техник» 2 ОАО «ЮТэйр-Инжиниринг» 3 ООО «ЮТэйр-Экспресс» 4 ООО «Уральские Авиационные сервисы»
Аэропортовая деятельность	1 ОАО «Аэропорт Усть-Кут»
Лизинг, финансовые услуги	1 ООО «ЮТэйр-Лизинг» 2 ООО «ЮТэйр-Финанс» 3 ООО «Финанс-Авиа»

Авиакомпания имеет развитую маршрутную сеть – ежедневно осуществляется более 300 рейсов на территории Российской Федерации и за рубежом.

В настоящее время в Группе «ЮТэйр» работает около 11 000 сотрудников. Структура летного состава представлена в таблице 2, составленной по данным на 21 января 2016 года [14].

Таблица 2 – Структура летного состава ПАО «Авиакомпания ЮТэйр»

Летный состав	Численность, чел.
Командиры воздушных судов	316
Вторые пилоты	254
Командно-летный состав	10
Другой летный состав	87
Бортпроводники, бортоператоры	1463

Вертолетные услуги. Компания имеет уникальный парк вертолетной техники, состоящий из единиц различной грузоподъемности и функционального назначения, импортного и отечественного происхождения.

«ЮТэйр» имеет более чем 40-летний опыт в осуществлении авиационных работ: пассажирские перевозки, грузоперевозки, перевозки на внешней подвеске, выполнение санитарных дежурств, поисково-спасательные работы и пожаротушения [15].

География выполнения авиационных услуг компании распространяется как на территорию Российской Федерации, так и за ее пределы.

У «ЮТэйр» сложились долгосрочные партнерские отношения с такими заказчиками авиационных услуг, как «Роснефть», «Газпром», «Лукойл», «Транснефть», «Новатэк».

С 1991 года «ЮТэйр» является крупнейшим поставщиком вертолетных услуг для Организации Объединенных Наций. В настоящее время компания выполняет работы по контрактам ООН в регионах Африки и Азии.

Вертолетные услуги в Российской Федерации. Рынок вертолетных операций формируется за счет потребностей в вертолетном обслуживании предприятий нефтегазового и энергетического комплекса, предприятий лесной промышленности и потребностей частных предприятий, представляющих практически все сектора экономики. Государственный сектор представлен за счет министерств, муниципалитетов, больниц и других учреждений. Кроме того, силами авиакомпании осуществляются социально значимые перевозки, а также VIP (деловые) авиаперевозки на территории Московской области [15].

География вертолетных работ включает в себя территории Красноярского края, Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов, Дальневосточного федерального округа, а также Иркутской, Тюменской, Мурманской, Московской областей [15].

Вертолетные услуги за рубежом представлены двумя основными направлениями.

1) Коммерческие работы за рубежом.

Для реализации коммерческих проектов за рубежом созданы дочерние предприятия «ЮТэйр», их список приведен в таблице 3 [16].

Таблица 3 – Дочерние предприятия «ЮТэйр» для выполнения вертолетных услуг за рубежом

Дочернее предприятие	Год создания	Регион работы
«UTair Europe»	2006	Страны Западной и Восточной Европы
«UTair South Africa»	2005	Африка
«UTair India»	2005	Индия

«UTair Europe» – дочернее предприятие, базирующееся в Словацкой Республике. Парк компании состоит из вертолетов Ми-8Т и Ми-171. Выполняются работы по пожаротушению, трелевке леса, мониторингу, воздушному патрулированию.

Компания «UTair South Africa» базируется в аэропорту Лансерия, ЮАР. Парк состоит из вертолетов Ми-8МТВ и Ми-8Т, выполняющих различные виды работ: тушение пожаров, реализация проектов строительства и создания инфраструктуры в регионе, перевозка грузов, геологические исследования месторождений полезных ископаемых и пр.

2) Работа с Организацией Объединенных Наций.

С начала 1990-х годов «ЮТэйр» принимает активное участие в авиатранспортном обеспечении миротворческих миссий Организации Объединенных Наций. Среди задач, выполняемых авиакомпанией по

контрактам с ООН - снабжение миссий, пассажирские перевозки, наблюдение и мониторинг, VIP-перевозки, ведение переговоров, аварийная и медицинская эвакуация, поддержка особых отрядов полиции [16].

Вертолеты авиакомпании успешно выполняли перевозки по контрактам в Югославии, Ираке, Анголе, Камбодже, Мозамбике, Западной Сахаре, Центральноафриканской Республике, Восточном Тиморе, Эритрее, Гаити, Непале, Сьерра-Леоне, Чаде и Ливане [16].

Сотрудничество «ЮТэйр» с ООН продолжается и в настоящее время. Авиакомпания осуществляет транспортное обеспечение миротворческих миссий в Либерии, Судане, Южном Судане, Конго, Афганистане, Сомали и Мали.

На сегодняшний день за рубежом по контрактам с ООН работают около 400 сотрудников. Авиакомпанией задействованы не только вертолеты семейства Миль, но и самолеты Boeing-737-500, Boeing-737-400, CRJ-200. Для выполнения работ повышенной сложности привлекается Ан-74ТК-100.

При выполнении гуманитарных операций профессионализм экипажей «ЮТэйр» был отмечен такими наградами, как орден Мужества и Премия имени Игоря Сикорского за гуманитарные услуги [16].

Финансовое состояние. По состоянию на 31 декабря 2014 года Группа не удовлетворяла некоторым ограничительным условиям, предусмотренным кредитными и лизинговыми договорами, заключенными с Группой. Также Группа допустила просрочки платежей как по телу долга, так и по процентам в адрес кредиторов и лизингодателей.

В течение 2015 года руководство Группы провело процесс реструктуризации финансовых обязательств, включающих в себя задолженность по ранее эмитированным облигациям ООО «ЮТэйр-Финанс», по банковским кредитам и вексельным займам. В декабре 2015 года авиакомпания «ЮТэйр» успешно завершила сделку по рефинансированию долгового портфеля. В синдикат кредиторов вошло 11 банков. Сделка структурирована в виде двух синдицированных кредитов совокупным объемом

42,6 млрд. руб. и двух облигационных займов общим номинальным объемом около 13,3 млрд. руб. с погашением через 7 и 12 лет. Кредиты срочностью 7 и 12 лет обеспечены поручительствами от компаний «ЮТэйр-Вертолетные услуги» и «ЮТэйр-Лизинг», а также единым пулом залогов активов компаний Группы «ЮТэйр». Семилетний синдицированный кредит обеспечен гарантией Правительства Российской Федерации на 50% от суммы кредита [17].

В настоящее время ведется активная работа с лизингодателями по реструктуризации лизинговых платежей. В 2015 году уже достигнуты соглашения с большинством лизингодателей (86% задолженности) об урегулировании задолженности, реструктуризации графиков лизинговых платежей, а также удлинении сроков лизинга воздушных судов. Завершение работы по реструктуризации лизинговых платежей планируется в третьем квартале 2016 года. В декабре 2015 года состоялась дополнительная эмиссия обыкновенных акций компании, в результате чего Группе удалось привлечь финансирование в размере 25 млрд. руб. [17].

Являясь одним из системообразующих предприятий региона, авиакомпания получила поддержку Правительств Тюменской области в размере 2 500 000 тыс. руб. и Ханты-Мансийского АО в размере 11 500 000 тыс. руб. в виде взносов в уставный капитал при дополнительной эмиссии акций компании.

Программа «Импульс». Группа осуществляет свою деятельность преимущественно в Российской Федерации. Соответственно, на бизнес Группы оказывают влияние экономика и финансовые рынки Российской Федерации.

Российская экономика испытала на себе воздействие ряда серьезных политических и внешнеэкономических факторов [12]:

- изменение баланса спроса и предложения на сырьевом рынке, приведшее к резкому существенному снижению цен на нефть и газ;
- введение санкций со стороны США и Евросоюза, существенно ограничивших доступ к заемным средствам и приведших к их значительному удорожанию;

- значительное изменение курса рубля в сторону его снижения по отношению к ведущим мировым валютам;
- рост стоимости отечественных заемных средств, обусловленный отменой регулирования курса национальной валюты и повышением ключевой ставки.

Как отмечает Акимова Н.Ф., в своем большинстве авиакомпании не могут противостоять экономическим кризисам и резким колебаниям экономической активности, «поскольку объем авиаперевозок находится в прямой зависимости от получаемого государством валового национального дохода» [18].

Князева Н.Б. подчеркивает, что единственным способом улучшения финансового состояния в этом случае является «оптимальная расстановка парка воздушных судов по авиалиниям и выявление внутренних резервов авиакомпании при сохранении необходимого уровня безопасности полетов и уровня обслуживания» [19].

В ответ на новые политические и внешнеэкономические условия авиакомпания «ЮТэйр» провела пересмотр своей стратегии развития. В результате политика ускоренного наращивания доли рынка сменилась стратегией повышения экономической эффективности, включающей отказ от высокорисковых проектов, замораживание инфраструктурных проектов с длительными сроками окупаемости, существенное снижение производственных расходов, изменение организационной и корпоративной структуры. Основные направления новой стратегии развития легли в основу программы «Импульс», призванной обеспечить стабильную и эффективную деятельность компании в новых экономических условиях [12].

Программа лояльности пассажиров «Статус». Программа «Статус» действует с 1 декабря 2001 года и является одной из первых программ лояльности, появившихся на отечественном рынке [12].

Немаловажным условием развития программы является постоянное привлечение новых партнеров. На данный момент программа «Статус»

осуществляет партнерское взаимодействие с сетями отелей: AZIMUT Hotels (11 отелей сети), Best Western Hotels (3 отеля сети), Cronwell Hotels & Resorts (3 отеля сети), Kempinski Hotels (1 действующий проект), Maxima Hotels (4 отеля сети), AMAKS Hotels & Resorts (9 действующих проектов), Marins Park Hotel (2 отеля сети) [12].

Дальнейшее развитие программы «Статус» в рамках партнерских проектов предусматривает:

1) предоставление участникам программы возможности пользования услугами партнеров программы во всех городах маршрутной сети группы «ЮТэйр»;

2) расширение сотрудничества с банками, в части увеличения количества и расширению возможностей кобрендинговых проектов;

3) расширение партнерской сети за счет привлечения компаний-партнеров, из ранее не охваченных программой «Статус» отраслей: онлайн-бронирование билетов и отелей, АЗС, ресторанное обслуживание, розничные продажи, оказание услуг в различных сферах.

2.2 Анализ эффективности использования капитала

В процессе кругооборота капитала выделяется три стадии, отраженные на рисунке 2: закупка, в ходе которой предприятие приобретает необходимые ресурсы; производство, результатом которой становится выпуск готовой продукции, и реализация, в результате которой на счет предприятия поступают денежные средства, увеличенные на сумму полученной прибыли. Из этого следует, что скорость кругооборота капитала влияет на величину реализованной продукции за период времени. Задержки в процессе движения денег уменьшают оборачиваемость капитала, требуют дополнительных вложений со стороны предприятия и ухудшают его финансовое положение [1].



Рисунок 2 – Стадии кругооборота капитала

Если капитал возвращается на предприятие с приращением, то тогда выгодно увеличивать скорость его обращения, но в случае, когда производство и реализация продукции являются убыточными, то ускорение оборачиваемости ведет к ухудшению финансовых результатов. Необходимо стремиться не только к росту скорости кругооборота капитала, но также к росту его доходности, то есть увеличению суммы прибыли на один рубль капитала. Последнего можно достичь, используя ресурсы рационально и экономно.

Таким образом, показатель рентабельности совокупных активов (ROA) характеризует эффективность использования совокупного капитала и рассчитывается по формуле (1).

$$ROA = \frac{\text{Балансовая прибыль}}{\text{Среднегодовая стоимость активов}} \quad (1)$$

Для характеристики интенсивности использования капитала рассчитывается коэффициент его оборачиваемости $K_{об}$ по формуле (2).

$$K_{об} = \frac{\text{Выручка от реализации}}{\text{Среднегодовая стоимость активов}} \quad (2)$$

Рентабельность собственного капитала ROE характеризует эффективность использования собственного капитала и рассчитывается по формуле (3).

$$ROE = \frac{\text{Балансовая прибыль}}{\text{Среднегодовая стоимость собственного капитала}} \quad (3)$$

Значения рассчитанных коэффициентов даны в таблице 4.

Таблица 4 – Расчет коэффициентов эффективности использования капитала, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»

Коэффициент	2013 год	2014 год	2015
ROA	0,026	-0,239	-0,416
$K_{об}$	0,945	0,841	0,534
ROE	0,688	1,043	3,012

Проведем анализ полученных данных. Показатель ROA имеет тенденцию падения на протяжении анализируемого периода, это говорит в целом о падении эффективности использования капитала. Отрицательные значения связаны с тем, что с 2014 года по стандартам РСБУ авиакомпания получает убытки.

Коэффициент оборачиваемости капитала также снижается, что говорит о падении интенсивности использования капитала. Стоимость активов авиакомпании стабильно росла, но ее рост не мог быть компенсирован значительными снижениями выручки.

Динамику значений показателя ROE необходимо дополнить следующими комментариями: наиболее благоприятное положение компания имела на 2013 год, так как получала прибыль, составляющую значительную долю собственного капитала в балансе. Однако в 2014 и 2015 году компания понесла значительные убытки, превышающие прибыль 2013 года более чем в 10 раз, из-за чего значение раздела «Капитал и резервы» в балансе стало отрицательным, поэтому значения коэффициента имеют такое высокое значение.

В целом можно сделать вывод о том, что по сравнению с 2013 годом в 2014 и 2015 эффективность использования капитала авиакомпании значительно снизилась. Значительное влияние на это оказали внешнеэкономические и политические факторы.

2.3 Анализ ликвидности и платежеспособности

Платежеспособность предприятия – возможность наличными денежными ресурсами своевременно погашать свои платежные обязательства. Оценка платежеспособности по балансу осуществляется на основе характеристики ликвидности активов [1].

Ликвидность баланса – это степень покрытия долговых обязательств предприятия его активами, срок превращения которых в денежную наличность

соответствует сроку погашения платежных обязательств [1].

Анализ ликвидности баланса ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» был проведен в соответствии с методикой, предложенной Чернышевой Ю.Г. [20].

Сначала необходимо провести разделение активов в зависимости от скорости их превращения в денежные средства по таким группам, как:

- 1) наиболее ликвидные активы – А1;
- 2) быстро реализуемые активы – А2;
- 3) медленно реализуемые активы – А3;
- 4) трудно реализуемые активы – А4.

Пассивы должны быть распределены по степени срочности их оплаты по следующим группам:

- 1) наиболее срочные обязательства – П1;
- 2) краткосрочные пассивы – П2;
- 3) долгосрочные пассивы – П3;
- 4) постоянные пассивы – П4.

Активы и пассивы ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» по состоянию на начало и конец 2014 года, распределенные по вышеперечисленным восьми группам, приведены в таблице 5.

Таблица 5 – Группы активов и пассивов бухгалтерского баланса ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»

Показатель	на 1 января 2014 года	на 31 декабря 2014 года
Активы		
А1	89 650	1 799 925
А2	46 624 628	38 467 041
А3	23 406 846	17 989 708
А4	7 871 441	26 115 379
Пассивы		
П1	14 503 147	24 527 960
П2	46 680 974	49 499 931
П3	13 901 585	29 748 393
П4	2 906 859	-19 404 231

Далее необходимо проверить ликвидность баланса «ЮТэйр», проводя последовательное сравнение групп активов и пассивов: А1 и П1, А2 и П2, А3 и

ПЗ, А4 и П4. Для того чтобы баланс предприятия считался абсолютно ликвидным, должны выполняться следующие условия:

- $A1 \geq П1$;
- $A2 \geq П2$;
- $A3 \geq ПЗ$;
- $A4 \leq П4$.

На начало 2014 года имеем:

- $89\,650 < 14\,503\,147$;
- $46\,624\,628 < 46\,680\,974$;
- $23\,406\,846 > 13\,901\,585$;
- $7\,871\,441 > 2\,906\,859$.

На конец 2014 года имеем:

- $1\,799\,925 < 24\,527\,960$;
- $38\,467\,041 < 49\,499\,93$;
- $17\,989\,708 < 29\,748\,393$;
- $26\,115\,379 > -19\,404\,231$.

Сделаем выводы по проведенному сравнению, используя предложенную Васильевой Л.С. [21] интерпретацию полученных результатов.

Если выполнимо неравенство $A1 > П1$, то это свидетельствует о платежеспособности предприятия на момент составления баланса. У авиакомпании «ЮТэйр» недостаточно абсолютно и наиболее ликвидных активов для покрытия наиболее срочных обязательств.

Если выполнимо неравенство $A2 > П2$, то быстореализуемые активы превышают краткосрочные пассивы, и предприятие может быть платежеспособным в недалеком будущем с учетом своевременных расчетов с кредиторами. «ЮТэйр» не отвечает данному требованию ни на начало, ни на конец анализируемого периода.

Если выполнимо неравенство $A3 > ПЗ$, то в будущем при своевременном поступлении денежных средств от продаж и платежей организация может быть

платежеспособной на период, равный средней продолжительности одного оборота оборотных средств после даты составления баланса. По данному показателю произошло ухудшение, если на начало года он выполнялся, на конец года ситуация поменялась.

Выполнение первых трех условий приводит автоматически к выполнению четвертого. У «ЮТэйр» оно не выполняется ни на начало, ни на конец года, то есть не соблюдено минимальное условие финансовой устойчивости.

Одним из важнейших показателей при анализе ликвидности и платежеспособности предприятия является чистый оборотный капитал (NWC), характеризующий величину оборотного капитала, свободного от краткосрочных обязательств. Превышение оборотных средств над краткосрочными обязательствами означает, что компания в состоянии погасить свои краткосрочные обязательства, и имеет резервы для расширения деятельности. Расчет проводился по формуле (4).

$$NWC = \text{Оборотные активы} - \text{Краткосрочные обязательства} \quad (4)$$

Также для анализа ликвидности и платежеспособности «ЮТэйр» были проведены расчеты некоторых относительных показателей: коэффициент текущей ликвидности (5), коэффициент срочной ликвидности (6) и коэффициент абсолютной ликвидности (7).

$$L_1 = \frac{\text{Оборотные активы}}{\text{Краткосрочные обязательства}} \quad (5)$$

$$L_2 = \frac{\text{Денежные средства} + \text{краткоср.фин.вложения} + \text{краткоср.дебет.задолженность}}{\text{Краткосрочные обязательства}} \quad (6)$$

$$L_3 = \frac{\text{Денежные средства}}{\text{Краткосрочные обязательства}} \quad (7)$$

Данные коэффициенты представляют особый интерес для внешних субъектов анализа: коэффициент абсолютной ликвидности – для поставщиков сырья и материалов, коэффициент срочной ликвидности – для банков, коэффициент текущей ликвидности – для инвесторов.

Коэффициент текущей ликвидности показывает, в какой степени

предприятию хватит оборотных активов для погашения краткосрочных обязательств. Оптимальной величиной для России является 2 – 3,5.

Коэффициент срочной ликвидности показывает долю наиболее ликвидных активов в краткосрочных обязательствах предприятия. Оптимальный уровень по российским стандартам составляет 0,6 – 1.

Коэффициент абсолютной ликвидности отражает часть краткосрочных обязательств, которую можно погасить имеющейся денежной наличностью. Чем выше его величина, тем больше гарантия погашения долгов. В России его оптимальный уровень считается равным 0,2 – 0,5.

Расчеты коэффициентов ликвидности и NWC для ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» приведены в таблице 6.

Таблица 6 – Расчет коэффициентов ликвидности, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»

Коэффициент	2013 год	2014 год	2015 год
Коэффициент текущей ликвидности	1,123	0,769	2,654
Коэффициент срочной ликвидности	1,022	0,702	2,406
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,001	0,024	0,199
NWC, тыс. руб.	7 680 675	-17 484 485	34 775 417

Для детализации показателя NWC на рисунке 3 были построены графики, отражающие динамику краткосрочных обязательств и оборотных активов ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр».



Рисунок 3 – Динамика оборотных активов и краткосрочных обязательств ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» за 2013-2015 гг.

Проведем анализ полученных данных.

Как видно из анализа графиков на рисунке 3, показатель чистого оборотного капитала в целом имел тенденцию к увеличению, резкое снижение NWC в 2014 году обусловлено одновременным снижением величины оборотных активов и ростом величины краткосрочных обязательств. Однако в 2015 году ситуация стабилизировалась за счет значительного снижения краткосрочных обязательств (более чем в 3,5 раз).

Коэффициент текущей ликвидности в 2013 году был ниже нормы, в 2014 его значение снизилось, но в 2015 году он оказался в рекомендуемых пределах.

Коэффициент срочной ликвидности в 2013 и 2014 году был в пределах нормы, в 2014 значительно снизился, но в 2015 году превысил нормативные пределы.

Коэффициент абсолютной ликвидности в 2013 и 2014 году был значительно ниже допустимых пределов, в 2015 году его значение достигло рекомендуемых значений.

В целом показатели «ЮТэйр» ухудшились в 2014 году, поскольку предприятие испытывало воздействие ряда экономических и политических факторов, но в 2015 году ситуация была стабилизирована.

2.4 Анализ финансовой устойчивости

Финансовая устойчивость – это характеристика стабильности финансового положения предприятия, обеспечиваемая высокой долей собственного капитала в общей сумме источников средств.

На практике следует соблюдать следующее соотношение:

Оборотные активы < Собственный капитал × 2 – Внеоборотные активы.

На начало года: 70 121 124 > -2 057 723 условие не выполняется.

На конец года: 58 256 674 > -64 923 841 условие не выполняется.

Для анализа финансовой устойчивости ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» были рассчитаны следующие коэффициенты

Коэффициент финансового левериджа был рассчитан по формуле (8):

$$U_1 = \frac{\text{Заемный капитал}}{\text{Собственный капитал}} \quad (8)$$

Коэффициент обеспеченности собственными источниками финансирования был рассчитан по формуле (9):

$$U_2 = \frac{\text{Собственный капитал} - \text{Внеоборотные активы}}{\text{Оборотные активы}} \quad (9)$$

Коэффициент автономии был рассчитан по формуле (10):

$$U_3 = \frac{\text{Собственный капитал}}{\text{Валюта баланса}} \quad (10)$$

Коэффициент финансирования был рассчитан по формуле (11):

$$U_4 = \frac{\text{Собственный капитал}}{\text{Заемный капитал}} \quad (11)$$

Коэффициент финансовой устойчивости был рассчитан по формуле (12):

$$U_5 = \frac{\text{Собственный капитал} + \text{Долгоср.обязательства}}{\text{Валюта баланса}} \quad (12)$$

Значения коэффициентов финансовой устойчивости «ЮТэйр» за 2013 и 2014 год были представлены в таблице 7.

Таблица 7 – Расчет показателей финансовой устойчивости, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»

Показатели финансовой устойчивости	Нормативные значения	2013 год	2014 год	Динамика
Коэффициент финансового левериджа	менее 1,5	25,831	-5,348	-31,179
Коэффициент обеспеченности собственными источниками финансирования	0,1 – 0,6	-0,071	-0,781	-0,711
Коэффициент автономии	0,4 – 0,6	0,037	-0,230	-0,267
Коэффициент финансирования	более 0,7	0,039	-0,187	-0,226
Коэффициент финансовой устойчивости	более 0,6	0,199	0,102	-0,097

Коэффициент финансового левериджа показывает, как, используя заемный капитал в качестве финансового рычага, предприятие повышает рентабельность собственного капитала. Рекомендуемое значение коэффициента будет зависеть от отрасли, масштабов предприятия и способа организации производства (капиталоемкое, трудоемкое).

Крупные авиакомпании являются капиталоемкими и требуют значительной величины привлеченных средств. С одной стороны, низкий уровень привлечения внешних источников финансирования свидетельствует об упущенной ими возможности повысить отдачу от собственного капитала, с другой стороны, чрезмерная активность в данном направлении может подорвать их финансовую независимость.

В 2013 году коэффициент финансового левериджа «ЮТэйр» обладал высоким положительным мультипликативным эффектом, рентабельность собственного капитала компании увеличивалась от привлечения заемного. В кризисный период у «ЮТэйр», как и у остальных отечественных авиакомпаний, сократился спрос на выгодные международные рейсы, а рост спроса на низкомаржинальные внутренние перевозки не сопровождался необходимым ростом выручки для покрытия всех затрат, авиакомпания стала терпеть убытки. Таким образом, за счет убытков была сформирована отрицательная величина

коэффициента финансового левериджа, равная в 2014 году -5,348, а в 2015 году снизившаяся до -8,243. В этом случае активное привлечение предприятием заемного капитала произвело отрицательный эффект и снизило рентабельность собственного капитала, что было продемонстрировано в разделе 2.2.

Коэффициент обеспеченности собственными источниками финансирования показывает, какая часть оборотных активов финансируется за счет собственных источников. Значения ниже нормы, показатель уменьшился на 0,7.

Коэффициент автономии показывает удельный вес собственных средств в общей сумме источников финансирования. Значения ниже нормы, показатель уменьшился на 0,27.

Коэффициент финансирования показывает, какая часть деятельности финансируется за счет собственных средств, а какая – за счет заёмных. Значения ниже нормы, показатель уменьшился на 0,23.

Коэффициент финансовой устойчивости показывает, какая часть актива финансируется за счет устойчивых источников. Значения ниже нормы, показатель уменьшился на 0,1.

Таким образом, у ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» финансовая устойчивость за период 2013-2015 года снизилась за счет следующих факторов:

- 1) собственный капитал авиакомпании значительно уменьшился и стал отрицательным за счет формирования значительных убытков в 2014 и 2015 году;

- 2) значительно выросла величина заемного капитала за счет активного привлечения авиакомпанией в 2014 и 2015 году долгосрочных кредитов и займов;

- 3) отрицательный коэффициент финансового левериджа негативно повлиял на рентабельность собственного капитала, то есть авиакомпания «ЮТэйр», привлекая заемный капитал, не увеличила при этом отдачу от собственного.

2.5 Оценка деловой активности

Деловая активность предприятия проявляется в скорости оборота средств. Для анализа деловой активности ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» были рассчитаны следующие коэффициенты.

Коэффициент оборачиваемости оборотных средств был рассчитан по формуле (13):

$$d_1 = \frac{\text{Выручка от продажи}}{\text{Средняя стоимость оборотных активов}} \quad (13)$$

Коэффициент отдачи нематериальных активов был рассчитан по формуле (14):

$$d_2 = \frac{\text{Выручка от продажи}}{\text{Средняя стоимость нематериальных активов}} \quad (14)$$

Показатель фондоотдачи был рассчитан по формуле (15):

$$d_3 = \frac{\text{Выручка от продажи}}{\text{Средняя стоимость внеоборотных активов}} \quad (15)$$

Оборачиваемость материальных запасов была рассчитана по формуле (16):

$$d_4 = \frac{\text{Средняя стоимость запасов} * t}{\text{Выручка от продажи}}, \quad (16)$$

где t – количество дней в периоде.

В данных расчетах за годовой период $t=360$ дней.

Оборачиваемость денежных средств была рассчитана по формуле (17):

$$d_5 = \frac{\text{Средняя стоимость денежных средств} * t}{\text{Выручка от продажи}} \quad (17)$$

Коэффициент оборачиваемости средств в расчетах был рассчитан по формуле (18):

$$d_6 = \frac{\text{Выручка от продажи}}{\text{Средняя стоимость дебиторской задолженности}} \quad (18)$$

Срок погашения дебиторской задолженности рассчитан по формуле (19):

$$d_7 = \frac{\text{Средняя стоимость дебиторской задолженности} * t}{\text{Выручка от продажи}} \quad (19)$$

Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности был рассчитан по формуле (20):

$$d_8 = \frac{\text{Выручка от продажи}}{\text{Средняя стоимость кредиторской задолженности}} \quad (20)$$

Срок погашения кредиторской задолженности был рассчитан по формуле (21):

$$d_9 = \frac{\text{Средняя стоимость кредиторской задолженности} \cdot t}{\text{Выручка от продажи}} \quad (21)$$

Значения коэффициентов деловой активности «ЮТэйр» за 2013 и 2014 год были представлены в таблице 8.

Таблица 8 – Расчет показателей деловой активности, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»

Показатели деловой активности	2013 год	2014 год	Динамика
Коэффициент оборачиваемости оборотных средств	1,148	1,106	-0,043
Коэффициент отдачи нематериальных активов	125443,249	120793,673	-4649,576
Фондоотдача	4,337	4,176	-0,161
Оборачиваемость материальных запасов	12	13	1
Оборачиваемость денежных средств	4,615	4,793	0,178
Коэффициент оборачиваемости средств в расчетах	1,732	1,668	-0,064
Срок погашения дебиторской задолженности	207	215	8
Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности	3,776	3,636	-0,140
Срок погашения кредиторской задолженности	95	98	3

Коэффициент оборачиваемости оборотных средств показывает скорость оборота всех оборотных средств организации (как материальных, так и денежных). В течение периода показатель уменьшился на 0,043.

Фондоотдача показывает эффективность использования основных средств организации. В течение периода показатель уменьшился на 0,161.

Оборачиваемость материальных запасов показывает, за сколько в среднем дней оборачиваются запасы в анализируемом периоде. В течение периода показатель увеличился на 1 день, что является негативной тенденцией.

Оборачиваемость денежных средств показывает срок оборота денежных средств. В течение периода показатель увеличился на 0,178, что является

негативной тенденцией.

Коэффициент оборачиваемости средств в расчетах показывает количество оборотов средств в дебиторской задолженности за отчетный период. В течение периода показатель снизился на 0,064, что является негативной тенденцией.

Срок погашения дебиторской задолженности показывает, за сколько в среднем дней погашается дебиторская задолженность организации. В течение периода показатель увеличился на 8 дней, что является негативной тенденцией.

Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности показывает расширение или снижение коммерческого кредита, предоставляемого организации. В течение периода показатель снизился на 0,14, что является негативной тенденцией.

Срок погашения кредиторской задолженности показывает средний срок возврата долгов организации по текущим обязательствам. В течение периода показатель увеличился на 3 дня, что является негативной тенденцией.

Таким образом, снижение уровня деловой активности «ЮТэйр» в 2014 году соответствует кризисной ситуации в целом по отечественной авиаотрасли. Авиакомпаниям крайне сложно противостоять экономическим кризисам и резким колебаниям экономической активности.

2.6 Анализ рентабельности деятельности предприятия

Рентабельность является относительным показателем прибыльности предприятия. Для анализа рентабельности деятельности ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» были рассчитаны следующие коэффициенты.

Рентабельность продаж была рассчитана по формуле (22):

$$R_1 = \frac{\text{Прибыль от продаж}}{\text{Выручка от продаж}} * 100\% \quad (22)$$

Чистая рентабельность была рассчитана по формуле (23):

$$R_3 = \frac{\text{Чистая прибыль}}{\text{Выручка от продаж}} * 100\% \quad (23)$$

Экономическая рентабельность была рассчитана по формуле (24):

$$R_4 = \frac{\text{Чистая прибыль}}{\text{Средняя стоимость активов}} * 100\% \quad (24)$$

Рентабельность собственного капитала рассчитана по формуле (25):

$$R_5 = \frac{\text{Чистая прибыль}}{\text{Средняя стоимость собственного капитала}} * 100\% \quad (25)$$

Валовая рентабельность была рассчитана по формуле (26):

$$R_6 = \frac{\text{Прибыль валовая}}{\text{Выручка от продаж}} * 100\% \quad (26)$$

Значения коэффициентов рентабельности ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» за 2013 и 2014 год были представлены в таблице 9.

Таблица 9 – Расчет показателей рентабельности, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»

Показатели рентабельности	2013 год	2014 год	Динамика
Рентабельность продаж	1,462	-13,973	-15,435
Чистая рентабельность	0,444	-31,425	-31,869
Экономическая рентабельность	0,403	-27,471	-27,873
Рентабельность собственного капитала	-3,963	270,363	274,326
Валовая рентабельность	1,462	-13,973	-15,435
Рентабельность перманентного капитала	2,704	184,438	187,142

Рентабельность продаж показывает, сколько прибыли приходится на единицу реализованной продукции. К 2014 году показатель значительно снизился: с 1,462 до -13,973. Таким образом, авиакомпания «ЮТэйр» вместо прибыли получила значительные убытки.

Чистая рентабельность показывает, сколько чистой прибыли приходится на единицу выручки. В периоде показатель снизился с 0,444 до -31,425 за счет того, что в 2013 году предприятие получило чистую выручку в размере 326905, а в 2014 году оно получило чистый убыток в размере 22301357.

Экономическая рентабельность показывает эффективность использования всего имущества организации. Как видно по динамике, эффективность использования имущества у авиакомпании была снижена, поскольку числитель в формуле – чистая прибыль, превратился в значительный убыток.

Валовая рентабельность показывает, сколько валовой прибыли приходится на единицу выручки. Валовая рентабельность в 2014 году стала

отрицательной, поскольку у компании был убыток.

В целом показатели рентабельности авиакомпании «ЮТэйр» ухудшились, поскольку в 2014 году авиакомпания столкнулась со множеством внешних негативных факторов. Также до запуска программы «Импульс» авиакомпания не уделяла должное внимание собственной эффективности и оптимизации затрат.

2.7 Использование бухгалтерской отчетности для проведения сравнительного CVP-анализа «Трансаэро» и «ЮТэйр»

За предыдущие 10 лет отечественные авиакомпании в целях повышения конкурентоспособности практически полностью переоснастили парк самолетов, в основном за счет воздушных судов иностранного производства. Затраты на аренду и лизинг авиационной техники, номинированные в иностранной валюте, являются одной из основных статей расходов.

Причины такого поведения отечественных авиаперевозчиков начальник аналитического отдела агентства «Авиапорт» О. Пантелеев объясняет тем, что компании стремились активно наращивать флот для увеличения пассажиропотока, при этом не уделяли должного внимания уровню собственной рентабельности [22].

Если в среднем 1% прироста ВВП дает 1,8-2% роста авиаперевозок, с учетом нынешнего кризисного состояния экономики, можно сделать вывод, что рост числа перевозок был искусственным [22]. В 2014 году реальные доходы населения в связи с тяжелым макроэкономическим состоянием в стране упали, и рост цен вызвал бы значительное уменьшение спроса на авиаперевозки, поэтому авиакомпании привлекали пассажиров дешевыми тарифами.

В 2015 году было принято решение об установлении с 01.07.2015 г. ставки НДС на внутренние воздушные перевозки в размере 10%, что позволило авиакомпаниям сэкономить около 10,5 млрд. рублей за второе полугодие 2015 года [23]. Однако в 2015 году также изменилась структура авиаперевозок: уменьшилась доля международных и увеличилась доля внутренних перевозок.

Она не обеспечивала компаниям достаточной прибыльности, поскольку темпы роста цен на авиабилеты внутри страны ниже темпов инфляции, следовательно, там компании работают в убыток. Международный сегмент с более дорогими авиабилетами и высокой маржой, более привлекательный для авиаперевозчиков, напротив, сокращается. По отношению к 2014 году количество российских перевозок увеличилось с 46,2 млн. пассажиров до 52,5 млн., то есть на 13,6%, а международные упали с 46,9 млн. пассажиров до 39,5 млн., то есть на 15,8% [24].

Несмотря на это компании не могут остановить свою деятельность, поскольку в случае простоя самолетов будут понесены еще большие издержки.

В данной ситуации, когда значительный рост затрат не был компенсирован соответствующим ростом выручки, многие российские авиакомпании попали в «стратегическую ловушку» и не смогли избежать тяжелых последствий, резко ухудшилось их финансовое состояние. Однако, как показала практика, многое зависит от способности топ-менеджеров авиакомпании своевременно отреагировать на неблагоприятные обстоятельства и предпринять необходимые меры по выводу авиакомпании из тяжелого финансового положения.

В данной работе для оценки и сравнения стратегий поведения двух авиакомпаний – ОАО «Авиакомпания «Трансаэро» и ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» использован CVP-анализ, то есть «cost-volume-profit» или «затраты-объем-прибыль», поскольку он позволяет установить зависимость финансовых результатов от произведенных затрат. Ключевыми элементами CVP-анализа выступают порог рентабельности (Прент), сила воздействия операционного рычага (СВОР) и запас финансовой прочности (ЗФП).

В основе CVP-анализа лежит разделение затрат на переменные и постоянные в зависимости от изменений объема производства. Поскольку в финансовой отчетности, составляемой по российским стандартам, отсутствует разделение затрат на постоянные и переменные, в данной работе был применен метод минимума и максимума, описанный Друри.

Суть этого метода состоит в изучении издержек и производительности за прошедший период, выборе наиболее высокого и наиболее низкого уровней производительности и сравнении изменений в издержках, происшедших в результате производства на этих двух уровнях [25]. Как отмечает Д.А. Волошин, проводя сравнение различных методов разделения затрат на постоянные и переменные, именно простота и доступность послужили причиной его широкого применения [26].

Для «Трансаэро» были проанализированы данные за 2011-2012 года, поскольку именно тогда стала формироваться стратегия агрессивного наращивания парка воздушных судов, которой авиакомпания следовала до последнего времени. Необходимые для расчета сведения были занесены в таблицу 10.

Таблица 10 - Данные для расчета совокупных переменных затрат, ОАО «Авиакомпания «Трансаэро», 2011-2012 гг.

2011					
Доходы			Расходы		
№	Наименование строки	Величина, тыс. руб.	№	Наименование строки	Величина, тыс. руб.
2110	Выручка	86494353	2120	Себестоимость продаж	78414062
			2210	Коммерческие расходы	2040595
			2220	Управленческие расходы	3621138
	Итого	86494353		Итого	84075795
2012					
Доходы			Расходы		
№	Наименование строки	Величина, тыс.руб	№	Наименование строки	Величина, тыс.руб.
2110	Выручка	97610060	2120	Себестоимость продаж	82898400
			2210	Коммерческие расходы	2569439
			2220	Управленческие расходы	5149100
	Итого	97610060		Итого	90616939

На основании данных на рисунке 4 был построен график зависимости

затрат от выручки, нижняя точка отражает их соотношение в 2011 году, верхняя – в 2012 году.

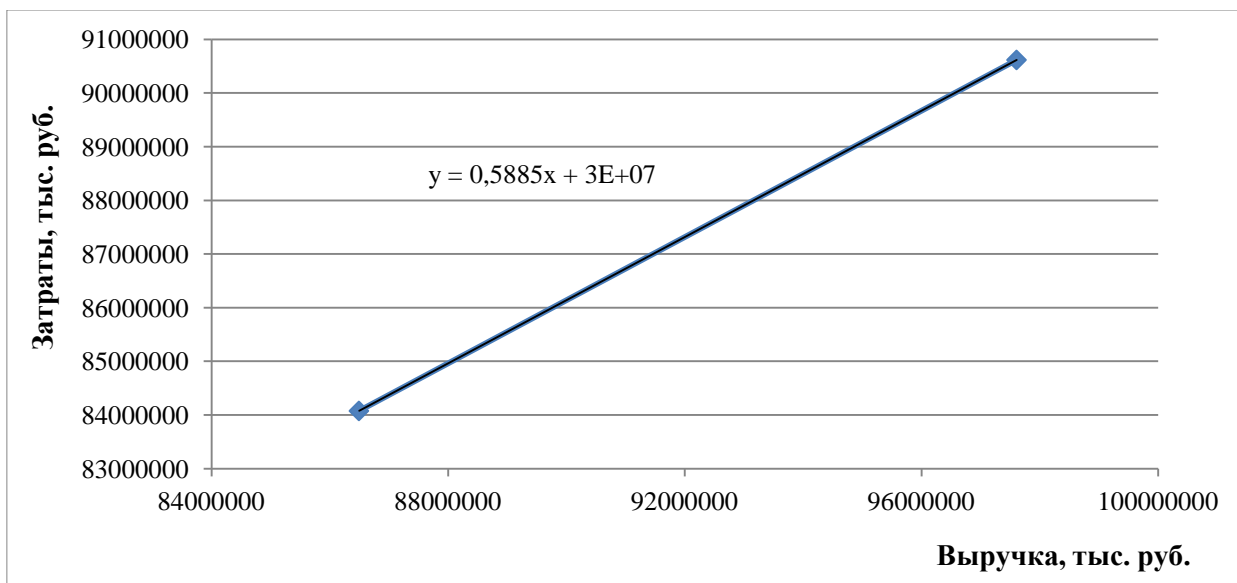


Рисунок 4 – График зависимости затрат от выручки ОАО «Авиакомпания «Трансаэро», 2011-2012 гг.

По двум точкам было построено уравнение регрессии (27):

$$Y = 0.5885 * x + 30\,000\,000 \quad (27)$$

где Y – затраты компании, тыс. руб.;

x – объем реализации, тыс. руб.

Величина постоянных затрат 30 млрд. руб. Следовательно, величина совокупных переменных затрат, найденная как разница между совокупными расходами и постоянными затратами, для 2011 года составит 54 075 795 тыс. руб., а в 2012 году – 60 616 939 тыс. руб.

Полученные в результате проведенного анализа данные позволяют рассчитать СВОР в 2011 году по формуле (28):

$$\text{СВОР} = \frac{\text{Валовая маржа}}{\text{Прибыль до налогообложения}} \quad (28)$$

Валовая маржа (ВМ) рассчитывается по формуле (29):

$$\text{ВМ} = \text{Выручка} - \text{Совокупные переменные затраты} \quad (29)$$

Следовательно,

$$\text{СВОР}(2011) = \frac{86494353 - 54075795}{2014643} = 16,1$$

СВОР в 2011 году был равен 16,1. Это означает, что в 2011 году у «Трансаэро» при изменении объемов продаж на 1% прибыль изменялась на 16,1%. С одной стороны, это свидетельствует о высоком уровне маржинальности операционной деятельности «Трансаэро» в 2011 году, однако сопровождается и риском значительного снижения прибыли даже при небольшом падении выручки, то есть обратный эффект будет следующим: при снижении объемов продаж на 1% прибыль «Трансаэро» упадет на 16,1%.

Порог рентабельности ОАО «Авиакомпания «Трансаэро» рассчитаем по формуле (30):

$$\text{Прент} = \frac{\text{Валовая маржа} * \text{Постоянные затраты}}{\text{Выручка}} \quad (30)$$

$$\text{Прент (2011)} = \frac{32418558 * 30000000}{86494353} = 11244164,6$$

Следовательно, при выручке 11 244 164,6 тыс. руб. авиакомпания не будет иметь ни прибыли, ни убытка. При этом она буде покрывать полностью только свои постоянные затраты.

Рассчитаем запас финансовой прочности по формуле (31):

$$\text{ЗФП} = \text{Выручка} - \text{Прент} \quad (31)$$

$$\text{ЗФП (2011)} = 86494353 - 11244164,6 = 75250188$$

Следовательно, выручка «Трансаэро» может снизиться на 75 250 188 тыс. руб. и при этом компания не будет получать убытков.

Таким образом, проведя CVP-анализ по данным финансовой отчетности ОАО «Авиакомпания «Трансаэро», можно сказать, в 2011 году высокомаржинальная операционная деятельность авиакомпании ввела в заблуждение топ-менеджеров и побудила принять рискованное решение об агрессивном наращивании объемов авиапарка в следующем году, оставив без внимания сопутствующие значительные операционные риски. В 2011 году у данной авиакомпании было 90 воздушных судов, в 2012 году – 101, в 2013 году – 100, в 2014 – 104. Увеличив количество судов, авиаперевозчик «Трансаэро» стал нести значительные расходы, уплачивая проценты по кредитам. Однако значительное увеличение долговой нагрузки в 2014-2015 годах привело к

реализации рисков, сформировавшихся еще в 2011 году.

Разумным ответом на сложившееся положение дел в отрасли должно было стать сокращение авиакомпаниями провозных емкостей. Как показал 2015 год, именно такую стратегию выбрал другой крупнейший участник рынка авиаперевозок – «ЮТэйр».

Используем для более глубокого понимания выбранной «ЮТэйр» стратегии график определения точки безубыточности, впервые предложенный инженером Уолтером Раутенштраухом в 1930 году [27], в стандартном виде он изображен на рисунке 5. Также его называют графиком критического объема производства или графиком безубыточности.

При построении графика по горизонтальной оси откладывается объем производства или реализации в натуральном измерении, а по вертикальной – затраты на производство и выручка. Линии переменных и постоянных затрат отображаются отдельно, также на график наносятся линии общих (суммарных) затрат и выручки.

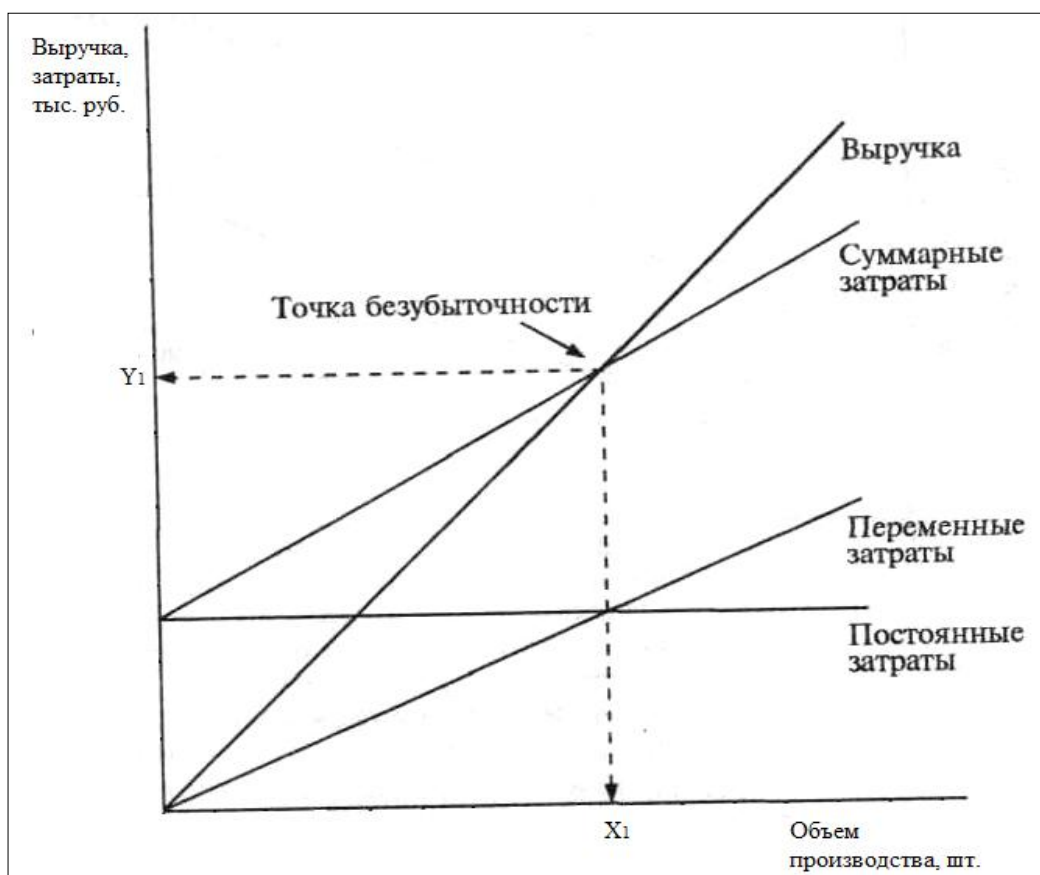


Рисунок 5 – Стандартный вид графика безубыточности

Точка безубыточности на графике – точка пересечения линий выручки и общих затрат, ей соответствует величина затрат Y_1 . Объем производства X_1 , соответствующий ей, называется критическим. При объеме производства меньше критического предприятие полученной выручкой не может покрыть затраты и, следовательно, в результате понесет убытки. Если объем производства и продаж превышает критический, то предприятие получает прибыль. Таким образом, прибылью на графике является область справа от точки безубыточности, ограниченная сверху линией выручки, а снизу – линией общих (суммарных) затрат, убытком – областью слева. На графике запаса финансовой прочности соответствует область, расположенная между запланированным объемом производства (реализации) продукции и точкой безубыточности.

Область прибыли можно увеличить, сдвинув точку безубыточности влево и вниз. В.П. Галенко предлагает это сделать тремя способами [28]:

- 1) увеличить цену продукции и, следовательно, объем выручки;
- 2) снизить переменные затраты;
- 3) снизить постоянные затраты.

Изобразим первую ситуацию на рисунке 6. Из анализа преобразованного графика видно, что из-за увеличения цены продукции выручка предприятия также выросла. Увеличился угол ее наклона, но поскольку линия общих затрат по-прежнему неизменна, в результате точка безубыточности сместилась вниз и влево, зона убытков уменьшилась, а зона прибыли возросла. Это означает, что предприятие будет получать прибыль при меньших затратах Y_2 и меньшем объеме реализации X_2 . Если на данный момент оно находится в зоне убытков, то ему будет легче выйти на критический объем производства, если оно находится в зоне прибыли, запас его финансовой прочности возрастет.

Однако применительно к авиакомпании «ЮТэйр» данная стратегия не является выигрышной, поскольку повышение тарифов на авиаперевозки приведет к падению спроса на авиаперевозки у населения, и выручка предприятия уменьшится. Наклон кривой уменьшится и точка безубыточности

сдвинется вправо и вверх. Поскольку на момент обоснования выбора стратегии летом 2014 года авиакомпания «ЮТэйр» находилась в зоне убытка, в случае выбора этого пути развития она бы оказалась еще дальше от возможности выйти на бесприбыльный оборот.

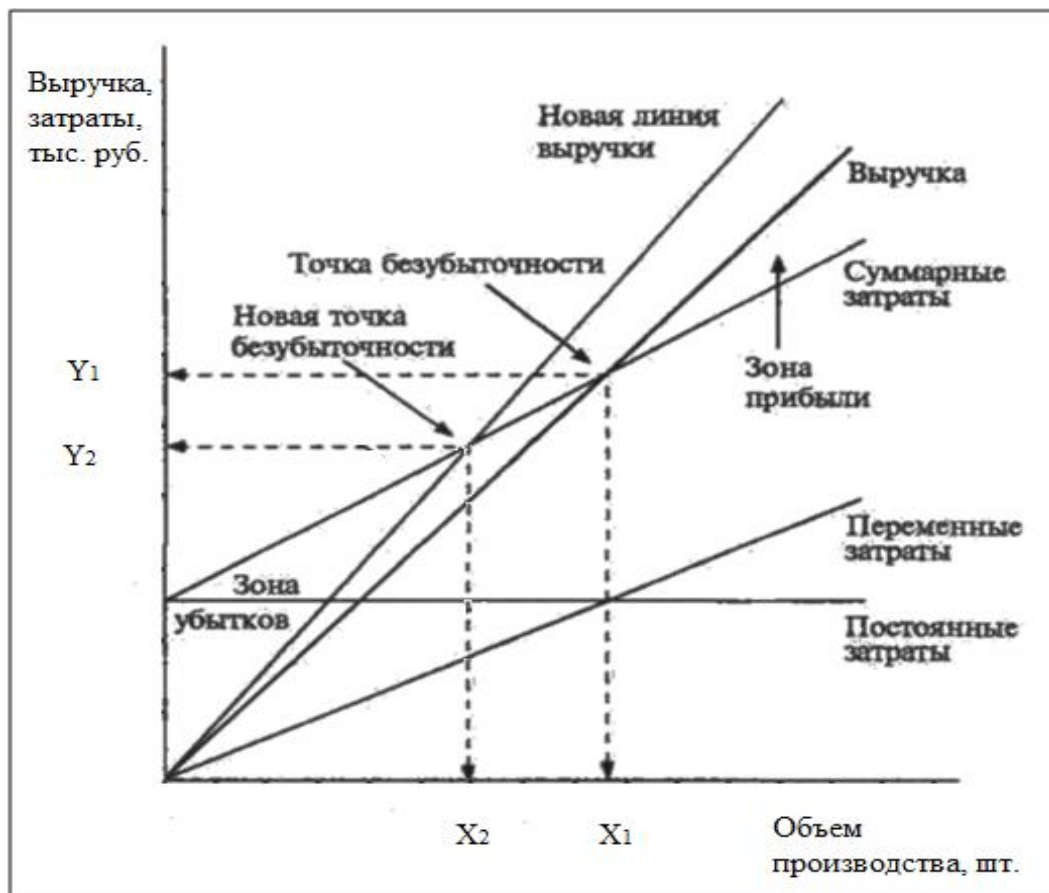


Рисунок 6 – Преобразованный график безубыточности, показывающий эффект от увеличения цены

Изобразим вторую ситуацию, снижение переменных затрат компании, на рисунке 7. Из анализа преобразованного графика видно, что в результате снижения переменных затрат угол наклона их линии также уменьшился, при этом на эту же величину уменьшился и угол наклона линии общих затрат. В результате точка безубыточности переместилась вниз и влево, таким образом, зона убытков уменьшилась, а зона прибыли увеличилась. Это означает, что предприятие будет получать прибыль при меньших затратах Y_2 и меньшем объеме реализации X_2 . Если на данный момент оно находится в зоне убытков, то при условии уменьшения величины своих переменных затрат, ему будет

легче выйти на критический объем производства, если же оно находится в зоне прибыли, запас его финансовой прочности возрастет.

Анализ действий авиакомпании «ЮТэйр» проведем после анализа третьего способа сдвига точки безубыточности.

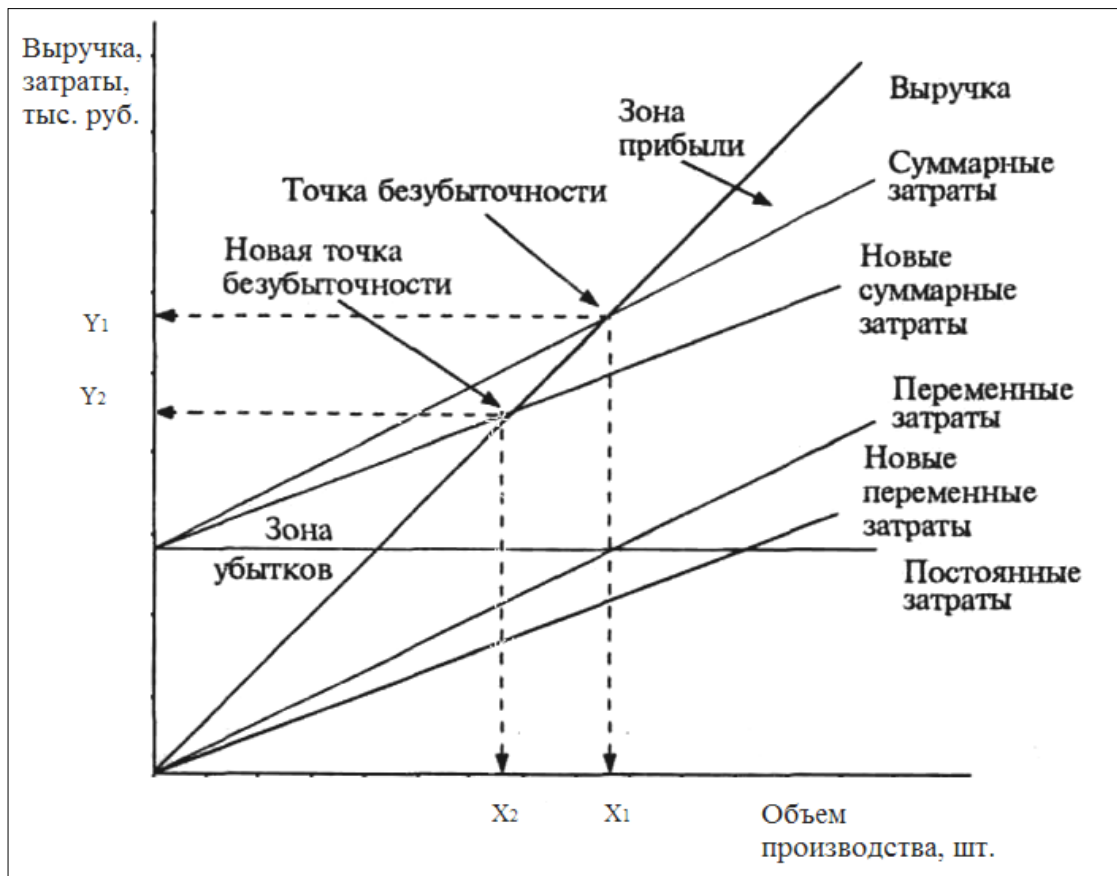


Рисунок 7 – Преобразованный график безубыточности, показывающий эффект от снижения переменных издержек

Изобразим третью ситуацию на рисунке 8. Из анализа преобразованного графика видно, что в результате снижения постоянных затрат линия общих затрат не изменила свой угол наклона. Однако она сдвинулась вниз на величину изменения постоянных затрат. В результате точка безубыточности сместилась вниз и влево, таким образом, зона убытков уменьшилась, а зона прибыли увеличилась. Это означает, что предприятие будет получать прибыль при меньших затратах Y_2 и меньшем объеме реализации X_2 . Если на данный момент оно находится в зоне убытков, то при условии уменьшения величины постоянных затрат, ему будет легче выйти на критический объем производства, если оно находится в зоне прибыли, запас его финансовой прочности возрастет.

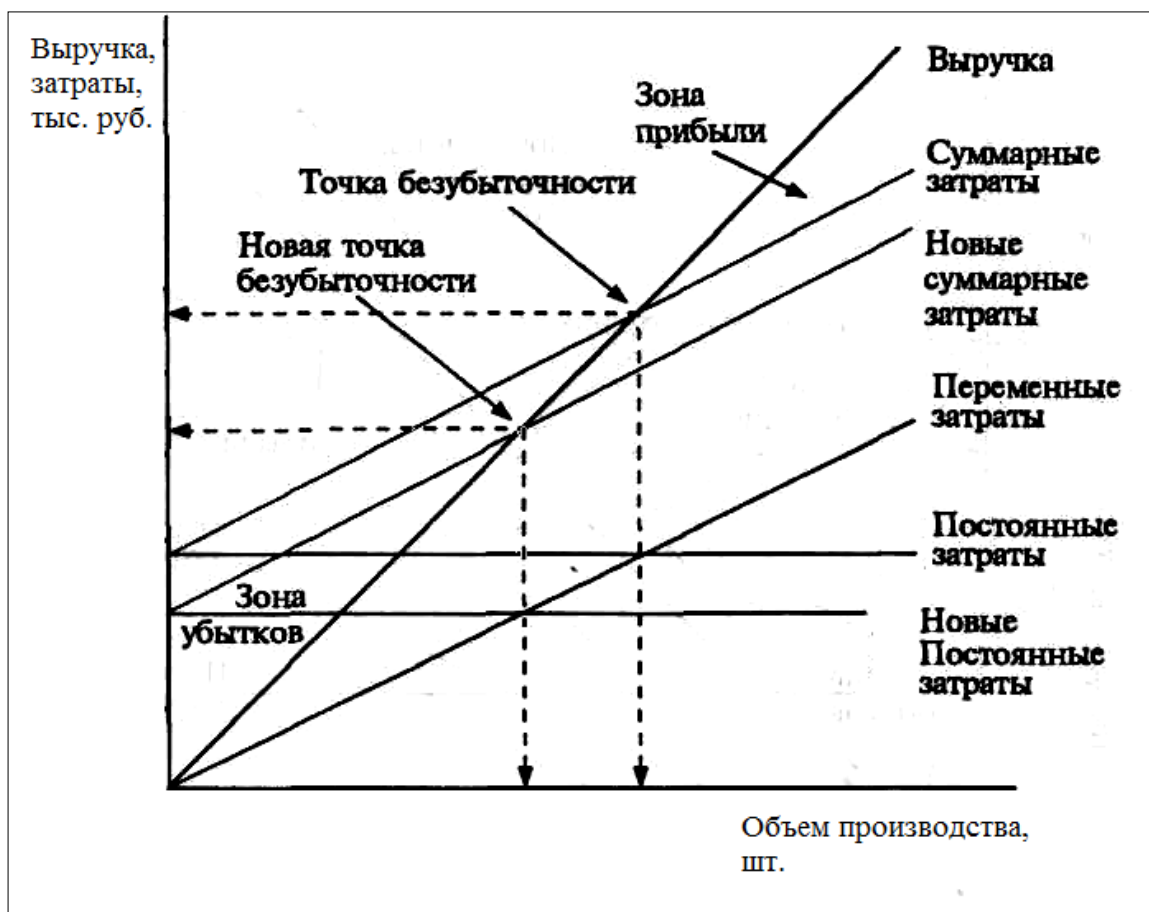


Рисунок 8 – Преобразованный график безубыточности, показывающий эффект от снижения постоянных издержек

Обратимся к причинам финансовых проблем «ЮТэйр». Согласно данным, предоставленным РБК, на это были следующие причины [29]:

- 1) долги перед контрагентами – банками, аэропортами;
- 2) девальвация рубля – колебания курсов валют сказались на лизинговых платежах за воздушные суда;
- 3) рост цен на авиатопливо;
- 4) падение туристического рынка и задолженность туроператора перед компанией;

Однако компания с одной стороны воспользовалась своими конкурентными преимуществами [29]:

- 4) уникальным парком судов, который может перевозить пассажиров в самых сложных климатических условиях, в том числе вертолетными перевозками, приносящими 18% выручки;

5) уникальной сетью маршрутов. Компания обеспечивает региональные перевозки на Дальнем Востоке и Крайнем Севере, обслуживает миротворческие миссии ООН в Азии, Латинской Америке и Африке. Всего «ЮТэйр» осуществляет перевозки более чем 110 направлениях, 50 из которых уникальны.

Также летом 2014 года авиакомпания осуществила своевременный запуск комплексной программы повышения эффективности и структурной оптимизации издержек под названием «Импульс».

С точки зрения предлагаемого пассажирам продукта фокус смещен в сторону сегмента бюджетных перевозок.

Изменение корпоративной структуры было направлено на выделение пассажирских перевозок и вертолетных услуг в отдельные самостоятельные бизнес-кластеры. Операционная деятельность в области вертолетных услуг была передана в ОАО «ЮТэйр-Вертолетные услуги». Численность административно-управленческого аппарата была сокращена более чем на 40% [12].

Задачами оптимизации маршрутной сети стали снижение операционных расходов и отказ от низкоэффективных рейсов. Из флота было выведено более 30 самолетов, в том числе, часть Boeing 737-800, все Airbus A321 и Bombardier CRJ 200. Кроме того, бизнес чартерных туристических перевозок был выделен в обособленное направление и передан одной из дочерних компаний Группы «ЮТэйр». В авиакомпанию «Катэкавиа» были переданы самолеты Boeing 757 и Boeing 767. Таким образом, всего за время реализации программы «Импульс» парк воздушных судов авиакомпании «ЮТэйр» был сокращен на 44 самолета – со 115 до 71 единицы [12].

Объективными причинами падения спроса на вертолетные перевозки являются [12]:

1) снижение спроса на обеспечение деятельности нефте- и газодобывающих компаний по разведке и освоению новых месторождений;

2) переход компаний нефтегазодобывающего сектора к политике всемерного сокращения издержек, выразившегося в отказе от использования вертолетной техники там, где ее использованию существует альтернатива.

Экономическая эффективность применения легких вертолетов зарубежного производства снизилась в связи с удорожанием затрат на лизинг и поддержание летной годности с одной стороны, и снижением платежеспособного спроса на их услуги с другой. В результате флот вертолетов, используемых для коммерческих полетов, подвергся процессу оптимизации. Основная доля вертолетных операций во второй половине 2014 г. пришлось на отечественные вертолеты семейства Ми-8/171 [12].

Сокращение численности управленческого аппарата, сокращение парка воздушных судов (уменьшение лизинговых платежей) является третьим вариантом стратегии сдвига точки безубыточности и управления прибылью, то есть авиакомпания «ЮТэйр» начала оптимизацию преимущественно постоянных издержек.

Для подтверждения данного вывода был использован метод максимальной и минимальной точек. Для «ЮТэйр» были проанализированы данные за 2013-2015 года, поскольку именно в этот период компания столкнулась с финансовыми затруднениями и начала реализацию программы «Импульс». Необходимые для расчета сведения были занесены в таблицу 10.

Таблица 11 – Данные для расчета совокупных переменных затрат, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», 2013-2015 гг.

Показатель	2013 год	2014 год	2015 год
Выручка, тыс. руб.	73 697 909	70 966 283	49 664 882
Затраты общие, тыс. руб.	72 620 607	80 882 658	52 087 685

По данным таблицы 10 были построены уравнения регрессии для 2014 и 2015 года:

$$Y(2014) = -0,3306 * x + 100000000,$$

$$Y(2015) = 0,7398 * x + 100000000,$$

где Y – затраты компании, тыс. руб.;

x – объем реализации, тыс. руб.

Величина постоянных затрат «ЮТэйр» для 2014 года составила 100 млрд. руб., а для 2015 года – 10 млрд. руб. Величина совокупных переменных затрат для 2014 года была равна 71 млрд. руб., для 2015 года – 42 млрд. руб.

Таким образом, динамика постоянных затрат, полученная на основе расчетов, подтверждает вывод о том, что компания для сдвига точки безубыточности использует третью стратегию.

Полученные данные позволяют рассчитать величину валовой маржи:

$$\text{Валовая маржа (2014)} = 70966283 - 70882658 = 83625$$

$$\text{Валовая маржа (2015)} = 49664882 - 42087685 = 7577197$$

Постоянные издержки превысили величину валовой маржи в двух случаях, то есть авиакомпания не покрывает полностью свои постоянные затраты. Однако положительной тенденцией является увеличение маржи с 83 625 тыс. руб. до 7 577 197 тыс. руб.

Таким образом, проведя CVP-анализ по данным финансовой отчетности «ЮТэйр», можно сказать, что разработка и практическое внедрение программы «Импульс», направленной на оптимизацию затрат, в первую очередь постоянных, предотвратило банкротство авиакомпании.

2.8 Рекомендации по совершенствованию деятельности ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» и прогноз его развития

После проведения АФХД по данным финансовой отчетности авиакомпании «ЮТэйр» можно сделать вывод о том, что под влиянием внешнеэкономических и политических факторов, а также по причине того, что компания не уделяла должное внимание уровню собственной рентабельности, эффективность ее деятельности в 2014 году значительно снизилась.

За счет убытков в 2014 и 2015 году у ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» была сформирована отрицательная величина коэффициента финансового левериджа, что снизило рентабельность собственного капитала. Компания

должна как можно быстрее преодолеть точку безубыточности, чтобы привлечение заемных средств положительно влияло на рентабельность собственного капитала.

Финансовая устойчивость «ЮТэйр» снизилась за счет активного привлечения в 2014 и 2015 году долгосрочных кредитов и займов. Правильным ходом стало изменение структуры заемных средств. Снизив величину краткосрочных обязательств и превратив их в долгосрочные, авиакомпания значительно снизила при этом финансовую нагрузку в настоящем периоде, при этом была увеличена доля денежных средств для покрытия краткосрочных обязательств. Таким образом, финансовая ситуация была стабилизирована. Данную структуру обязательств авиакомпании необходимо сохранить. Для этого можно внедрить специальную систему мониторинга.

Снижение уровня деловой активности «ЮТэйр» в 2014 году соответствует кризисной ситуации в целом по отечественной авиаотрасли. Авиакомпаниям крайне сложно противостоять экономическим кризисам и резким колебаниям экономической активности.

Грамотным действием топ-менеджмента было принятие и реализация программы оптимизации издержек «Импульс», которая принесла первые положительные результаты в 2015 году. Сокращение численности управленческого аппарата, сокращение парка воздушных судов (уменьшение лизинговых платежей) является вариантом управления прибылью через оптимизацию постоянных издержек.

Динамика постоянных затрат, полученная на основе вывода регрессионных уравнений, подтверждает вывод о том, что компания для сдвига точки безубыточности использует стратегию снижения постоянных издержек. Расчеты валовой маржи показывают, что постоянные издержки превысили величину валовой маржи, однако положительной тенденцией является увеличение маржи с 83 625 тыс. руб. до 7 577 197 тыс. руб.

Таким образом, проведя CVP-анализ по данным финансовой отчетности «ЮТэйр», можно сказать, что разработка и практическое внедрение программы

«Импульс», направленной на оптимизацию затрат, в первую очередь постоянных, предотвратило банкротство авиакомпании.

Необходимо планомерное продолжение реализации данной программы и контроль уровня постоянных затрат, поскольку их увеличение может принести значительные убытки.

Также необходимо разработать мероприятия по увеличению выручки от операционной деятельности, например программу повышения маржинальности внутренних перевозок.

Социальная ответственность

ЗАДАНИЕ ДЛЯ РАЗДЕЛА «СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ»

Студенту:

Группа	ФИО
ЗБ2А	Кучкартаева Анастасия Тимуровна

Институт	Социально-гуманитарных технологий	Кафедра	Экономики
Уровень образования	Бакалавр	Направление	Бухгалтерский учет, анализ и аудит

Исходные данные к разделу «Социальная ответственность»:

- Положения и рекомендации по корпоративной и социальной ответственности используемые в российской практике
- Внутренняя документация предприятия, официальной информации различных источников, включая официальный сайт предприятия, отчеты

- Положения и рекомендации по корпоративной и социальной ответственности используемые в российской практике
- Внутренняя документация предприятия, официальной информации различных источников, включая официальный сайт предприятия, отчеты

Перечень вопросов, подлежащих исследованию, проектированию и разработке:

Анализ факторов внутренней социальной ответственности:

- безопасность труда;
- стабильность заработной платы;
- поддержание социально значимой заработной платы;
- дополнительное медицинское и социальное страхование сотрудников;
- развитие человеческих ресурсов через обучающие программы и программы подготовки и повышения квалификации;
- оказание помощи работникам в критических ситуациях.

- Анализ факторов внутренней социальной ответственности

Анализ факторов внешней социальной ответственности:

- спонсорство и корпоративная благотворительность;
- содействие охране окружающей среды;
- взаимодействие с местным сообществом и местной властью;
- готовность участвовать в кризисных ситуациях;
- ответственность перед потребителями товаров и услуг (выпуск качественных товаров), и т.д.

- Анализ факторов внешней социальной ответственности

1. Определение стейкхолдеров организации:

- Определение стейкхолдеров

<ul style="list-style-type: none"> – внутренние и внешние стейкхолдеры организации; – краткое описание и анализ деятельности стейкхолдеров организации. 	организации:
2. Определение структуры программы КСО <ul style="list-style-type: none"> – Наименование предприятия; – Элемент; – Стейкхолдеры; – Сроки реализации мероприятия; – Ожидаемый результат от реализации мероприятия. 	– Определение структуры программы КСО
3. Определение затрат на программы КСО <ul style="list-style-type: none"> – расчет бюджета затрат на основании анализа структуры программы КСО 	– Определение затрат на программы КСО
4. Оценка эффективности программ и выработка рекомендаций	– Оценка эффективности программ и выработка рекомендаций
Перечень графического материала:	
При необходимости представить эскизные графические материалы к расчётному заданию (обязательно для специалистов и магистров)	

Дата выдачи задания для раздела по линейному графику	
---	--

Задание выдал консультант:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент кафедры менеджмента	Криницына Зоя Васильевна	Кандидат технических наук, доцент		

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
ЗБ2А	Кучкартаева Анастасия Тимуровна		

ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» является одним из системообразующих предприятий страны и выполнение социально значимых инициатив является важнейшей частью его деятельности. По итогам 2015 года авиакомпания вошла в ТОП-100 социально ответственных российских компаний Рейтинга социальной ответственности, опубликованного Агентством политических и экономических коммуникаций.

ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» строит собственную социальную политику на основе гармоничного сочетания интересов своих сотрудников, населения регионов присутствия, общества в целом и акционеров при неукоснительном соблюдении законодательных норм и требований.

К основным принципам корпоративной социальной стратегии компании относятся:

- 1) инвестиции в развитие персонала;
- 2) создание безопасных условий труда и развитие программы по пропаганде здорового образа жизни;
- 3) предоставление социальных гарантий сотрудникам и членам их семей;
- 4) участие в благотворительных акциях;
- 5) признание заслуг работников.

ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» последовательно внедряет современные, соответствующие международным стандартам системы экологического и социального менеджмента, регулярно проводит анализ влияния текущих проектов на социальную и экологическую сферу, оценивает потенциальное социальное и экологическое воздействие новых проектов.

Приоритетом ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» в сфере устойчивого развития и социальной ответственности является обеспечение безопасности полетов.

1) Определение стейкхолдеров предприятия

Стейкхолдеры – заинтересованные стороны, на которые деятельность организации оказывает как прямое, так и косвенное влияние.

Структура стейкхолдеров ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» представлена в таблице 1.

Таблица 12 – Стейкхолдеры предприятия ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»

Прямые стейкхолдеры	Косвенные стейкхолдеры
1 Инвесторы	1 Население регионов присутствия компании
2 Поставщики	2 Экологические организации
3 Потребители	3 Благотворительные организации
4 Менеджеры высшего звена компании	4 Учебные заведения по подготовке летного состава
5 Сотрудники компании	5 Российская Федерация

Таким образом, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» является системообразующим предприятием в масштабах Российской Федерации. Существует множество как внутренних, так и внешних стейкхолдеров, заинтересованных в его успешном функционировании.

2) Определение структуры программы КСО

Структура программы корпоративной социальной ответственности ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» представлена в таблице 2. Авиакомпания принимает участие в различных социальных, культурных и спортивных проектах совместно с другими компаниями, а также разрабатывает и реализует собственные проекты.

Таблица 13 – Структура программы КСО ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»

Наименование мероприятия	Элемент	Стейкхолдеры	Сроки реализации программы	Ожидаемый результат
1 Сотрудничество с благотворительным фондом «Подари жизнь»	Предоставление льготных перелетов подопечным фонда и их сопровождающим в медицинские центры	Благотворительный фонд «Подари жизнь»	С 2008 года	Расширение доступа подопечных фонда к медицинским услугам

Продолжение таблицы 13

2	Официальный перевозчик на спортивных мероприятиях и творческих фестивалях	Оказание услуг по транспортировке участников	Участники спортивных мероприятий, творческих фестивалей	Ежегодно	Поддержка творческих коллективов, развитие спортивных мероприятий
3	Акция «Воздушный марафон добра»	Транспортная поддержка акции, лекции по корпоративному волонтерству для студентов		2014 год	Поддержка и развитие корпоративного донаорства, продвижения темы «Социальная ответственность бизнеса», объединение крупнейших компаний для реализации добрых дел
4	Экологический проект «Сохраним Байкал»	Проведение волонтерских работ, вывод собранных отходов	Население региона	2014 год	Устранение загрязнений с территории озера
5	Санаторно-курортное лечение сотрудников и их детей	Оплата отдыха сотрудников в санаториях и их детей в детских оздоровительных лагерях	Сотрудники компании и их дети	Ежегодно	Сохранение здоровья и повышение качества жизни сотрудников и их детей
6	Содержания детей сотрудников в детских дошкольных учреждениях	Оплата содержания детей	Сотрудники компании и их дети	Ежегодно	Сохранение здоровья и повышение качества жизни сотрудников и их детей
7	Проведение спортивных мероприятий для сотрудников	Организация спортивных мероприятий	Сотрудники компании	Ежегодно	Сохранение здоровья сотрудников
8	Производственная безопасность, охрана труда	Повышение уровня безопасности, развитие охраны труда и здоровья	Сотрудники компании	Ежегодно	Отсутствие травм и смертей при осуществлении перелетов и обслуживании воздушных судов

9	Обеспечение экологической безопасности	Контроль за уровнем выброса вредных веществ в атмосферу у воздушных судов	Экологические организации, общество	Ежегодно	Улучшение экологической обстановки
10	Социальная программа «Ветеран»	Предоставление бесплатного перелета ветеранам ВОВ 1 раз в год	Ветераны ВОВ	Ежегодно	Повышение качества жизни ВОВ

Социальные проекты

С 2008 года авиакомпания успешно сотрудничает с благотворительным фондом «Подари жизнь!». Для находящихся под опекой фонда компания обеспечивает перелеты на льготных условиях до медицинских центров, расположенных как в пределах России, а также за границей. Также «ЮТэйр» успешно сотрудничает с художественным центром «Дети Марии», Национальным обществом детских гематологов и онкологов, поисково-спасательным обществом «Лиза Алерт» и благотворительным фондом социальной помощи детям «Расправь крылья!».

Осенью 2014 года авиакомпания «ЮТэйр» провела «Воздушный марафон добра» в поддержку Программы развития массового добровольного донорства крови. Во время «марафона» в пяти городах Сибири прошли дни донора, в которых приняли участие порядка 450 человек. Проект проходил при поддержке российских спортсменов – победителей и призеров Чемпионатов мира и Олимпийских игр. Социальные инициативы были продолжены лекциями на тему важности корпоративного волонтерства для 960 студентов местных вузов.

Реализуя социальные проекты, «ЮТэйр» является постоянным партнером различных спортивных мероприятий и творческих фестивалей. Так, компания стала официальным перевозчиком Двадцатого Чемпионата мира по летнему биатлону в Тюмени, международного театрального фестиваля VASARA, рок-фестиваля «Катись, Квадрат!».

Также авиакомпания содействовала крупному экологическому проекту по очистке территории озера Байкал. В рамках этого проекта было проведено 11 крупных международных мероприятий, непосредственное участие в которых приняли около 500 добровольцев, также с территории озера было вывезено две тысячи мешков отходов.

В рамках исполнения Коллективного договора на социальные льготы и выплаты в 2014 году затрачено около 30 млн. рублей, на санаторно-курортное лечение – 19,2 млн. руб. В санаториях оздоровились 450 сотрудников. Совместно с профсоюзом авиакомпании организован детский отдых в оздоровительных центрах Черноморского побережья. 80 детей сотрудников Авиакомпании отдохнули в лагерях «Смена» (Анапа) и «Магадан» (Сочи). Детям был предоставлен бесплатный перелет по маршруту туда и обратно.

Затраты на культурно-массовую и спортивную работу составили более 5,4 млн. рублей. В Авиакомпании ведется целевая работа по укреплению здоровья сотрудников и пропаганде здорового образа жизни. За отчетный период были организованы и проведены:

- 1) спартакиада по 5 видам спорта;
- 2) турнир по пейнтболу для команд Группы «ЮТэйр»;
- 3) организовано участие команды авиакомпании в IX Международном спортивном празднике «День гражданской авиации», турнирах: «Кубок Авиации», «День Космонавтики», «Кубок Тюменской области среди корпоративных команд» и «Кубок Росавиации»;
- 4) организовано бесплатное посещения спортзалов, бассейнов, тренажерных залов сотрудниками компании

Около 1,5 млн. рублей пошло на оплату содержания детей сотрудников в детских дошкольных учреждениях.

Качество подготовки персонала

Высококвалифицированные сотрудники – одно из главных конкурентных преимуществ авиакомпании на сегодняшний день. Компания в полной мере осознает, что в долгосрочной перспективе невозможно

обеспечить успешный рост и процветание без постоянного и целенаправленного развития кадрового потенциала.

В составе Группы «ЮТэйр» находится некоммерческом партнерстве «Центр подготовки персонала». Оно предназначено для профессиональной подготовки и переподготовки летного персонала. «Центр подготовки персонала» имеет более чем 40-летний опыт работы и является крупнейшей в России организацией такого профиля. Являясь собственностью компании, учебный центр дает ей возможность обеспечивать себя необходимым количеством специалистов для работы на воздушных судах зарубежного производства, повышать качество и оперативность подготовки персонала, приводить учебные программы в соответствие со своими потребностями.

Авиакомпания последовательно представляет своих сотрудников к награждению ведомственными и государственными наградами, наградами субъектов Российской Федерации, почетными грамотами и благодарностями ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр». Дважды в год фотографии двадцати лучших работников вывешиваются на доске почета.

Безопасность полетов

Политика авиакомпании направлена на обеспечение безопасности перевозок. Разработана и действует Система управления безопасностью полетов, для реализации требований которой необходим системный подход.

В 2008 году авиакомпания была включена в регистр операторов IOSA и признана членом IATA с вручением соответствующих сертификатов, подтверждающих серьёзность авиаперевозчика, его устойчивость и намерения в поддержании на должном уровне системы управления безопасностью полетов. IOSA – это программа международного аудита эксплуатационной безопасности. Сертификат IOSA признается мировыми авиакомпаниями как доказательство безопасности деятельности предприятия.

Охрана труда

Цель авиакомпании в области охраны труда – своевременная идентификация рисков и их минимизация, снижение числа несчастных случаев

и профессиональных заболеваний сотрудников. Создана система управления охраной труда, работу которой координирует и контролирует отдел охраны труда.

«ЮТэйр» систематично ведет работы по улучшению условий труда и отдыха: идет оснащение рабочих мест новейшей техникой, проводится реконструкция зданий и сооружений, оборудуются комнаты отдыха для персонала, проведена аттестация рабочих мест по условиям труда летного состава, проводится аттестация рабочих мест наземных служб, прошла подготовка к сертификации организации работ по охране труда. Ежегодно проводится производственный контроль вредных и опасных факторов рабочей среды.

В целях уменьшения количества несчастных случаев и снижения уровня профессиональных заболеваний дважды в год проводится инструктаж всех сотрудников компании по охране труда, также организуется обучение по управлению существующими рисками. Сотрудник, работающих во вредных и опасных для здоровья условиях труда, обеспечиваю спецодеждой и средствами индивидуальной защиты от вредных производственных факторов. Систематически отслеживается состояние здоровья сотрудника, нуждающиеся в профилактическом лечении, проходят санаторно-курортное лечение в санаториях России.

Социальная защита

Также большое значение ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» придает социальной защите своих сотрудников. Проводятся следующие программы по социальной защите работников:

- 1) отдых детей сотрудников, в том числе организация бесплатного проезда детей сотрудников к месту отдыха и обратно;
- 2) оплата содержания детей сотрудников в детских дошкольных учреждениях;
- 3) ежегодные дополнительные выплаты неработающим пенсионерам;

- 4) денежные поощрения работников авиакомпании, увольняющихся по собственному желанию в связи с выходом на пенсию;
- 5) выделение денежных средств на культурные и спортивные мероприятия;
- 6) оздоровительный отдых сотрудников в санаториях;
- 7) приобретение новогодних подарков для детей сотрудников;
- 8) единовременная материальная помощь молодым специалистам, выплата им стипендий до получения допусков и ввода в строй;
- 9) страхование летного состава от потери летной годности.

Экологическая безопасность

Политика «ЮТэйр» в области экологической безопасности основана на принципах соответствия требованиям природоохранного законодательства стран присутствия компании. В своей производственной деятельности компания руководствуется требованиями природоохранного законодательства, САНПиН, а также планами природоохранных мероприятий по обеспечению экологической безопасности, лицензионными требованиями в сфере водопотребления и водоотведения, положениями и инструкциями природоохранного характера, планов-графиков контроля замеров выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников, разрешениями на выбросы веществ в атмосферный воздух, лимитами на размещение отходов.

Основными средствами управления воздействием на окружающую среду авиакомпании служат контроль и планирование. Предприятия Группы «ЮТэйр» обеспечивают контроль над выбросами загрязняющих веществ в атмосферный воздух и образованием отходов. Авиакомпания изучает способы минимизации отрицательных воздействий на окружающую среду путем разработки проектов нормативов предельно допустимых выбросов (ПДВ), образования отходов и лимитов на их размещение.

Важным элементом экологической программы «ЮТэйр» является сокращение негативного воздействия на окружающую среду за счет

обновления флота, что положительно влияет на уровень выбросов вредных веществ в атмосферу.

3) Определение затрат на программы КСО

Структура затрат ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» на КСО приведена в таблице 3.

Таблица 14 – Затраты на мероприятия КСО

Мероприятия	Единица измерения	Цена	Стоимость реализации на планируемый период
1 Социальные льготы и выплаты	Млн. рублей	30	30
2 Санаторно-курортное лечение	Млн. рублей	19,2	19,2
3 Культурно-массовая и спортивная работа	Млн. рублей	5,4	5,4
4 Оплата содержания детей сотрудников в детских дошкольных учреждениях	Млн. рублей	1,5	1,5
5 Отдых детей сотрудников в оздоровительных лагерях	Млн. рублей	3,26	3,26
6 Охрана труда	Млн. рублей	Более 52	Более 52
7 Обучение сотрудников	Млн. рублей	476	476

4) Оценка эффективности программ и выработка рекомендаций

Принципы социальной ответственности, согласно ISO 26000:

- подотчетность,
- прозрачность,
- этичное поведение,
- уважение интересов заинтересованных сторон,
- соблюдение верховенства закона,
- соблюдение международных норм поведения,
- соблюдение прав человека.

Стратегические приоритеты ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» в области устойчивого развития:

- обеспечение безопасности перевозок;
- повышение эффективности основной деятельности;
- развитие кадрового потенциала, соответствующего вызовам отраслевого развития;
- поддержка населения регионов присутствия;
- минимизация воздействия на окружающую среду;
- оптимизация использования энергоресурсов;
- последовательное снижение показателей производственного травматизма, аварийности и негативного воздействия на окружающую среду.

Заключение

После проведения АФХД по данным финансовой отчетности авиакомпании «ЮТэйр» можно сделать вывод о том, что под влиянием внешнеэкономических и политических факторов, а также по причине того, что компания не уделяла должное внимание уровню собственной рентабельности, эффективность ее деятельности в 2014 году значительно снизилась. Об этом свидетельствует и динамика показателей рентабельности, и величина убытков, отраженных в финансовой отчетности авиакомпании, составленной по РСБУ.

Грамотным ответом топ-менеджмента авиакомпании на данные неблагоприятные условия стали своевременные разработка и практическое внедрение летом 2014 года комплексной программы повышения эффективности и структурной оптимизации издержек «Импульс».

В связи с падением платежеспособности спроса на авиаперевозки, фокус был смещен в сторону сегмента бюджетных перевозок. Численность административного аппарата была сокращена более чем на 40%. Подвергся оптимизации парк самолетов и вертолетов.

Таким образом, основным направлением в рамках оптимизации структуры издержек авиакомпании стало снижение постоянной ее части, что было подтверждено при проведении CVP-анализа. По построенным уравнениям регрессии видно, что величина постоянных затрат «ЮТэйр», равная 100 млрд. руб. в 2014 году снизилась до 10 млрд. руб. в 2015 года, величина совокупных переменных затрат для 2014 года была равна 71 млрд. руб., для 2015 года – 42 млрд. руб.

Также с помощью CVP-анализа была доказана эффективность программы: постоянные издержки превысили величину валовой маржи в 2014 и 2015 году, то есть авиакомпания не покрывает полностью свои постоянные затраты. Однако положительной тенденцией является значительное увеличение маржи с 83,6 млн. руб. до 7,6 млрд. руб.

Кроме того, полученные в ходе CVP-анализа расчеты позволяют

графически определить, почему внедрение программы «Импульс» предотвратило банкротство авиакомпании. В результате снижения постоянных затрат линия общих затрат сдвинулась вниз. В результате точка безубыточности сместилась вниз и влево, таким образом, зона убытков уменьшилась, а зона прибыли увеличилась. Для находящейся в зоне убытков авиакомпании это означает, что критический объем производства снизился и на него будет легче выйти.

В современных условиях большинство авиакомпаний работают совсем близко к точке безубыточности, поэтому величина операционного рычага у них значительная. При этом в целом их деятельность, с одной стороны, позволяет получать высокий доход при увеличении спроса на авиаперевозки, с другой стороны, предполагает значительные риски при его снижении. Выработка грамотной стратегии развития для авиакомпании невозможна без обращения должного внимания на величину операционного рычага, что доказал CVP-анализ данных финансовой отчетности «Трансаэро».

Таким образом, в данной работе доказана важность применения CVP-анализа при оценке финансово-хозяйственной деятельности авиакомпании. В современных условиях высокой неопределенности в экономике знания основ CVP-анализа, а также метода управления прибылью через сдвиг точки безубыточности имеют высокую значимость для топ-менеджмента авиакомпаний.

Список публикаций студента

1. Pluchevskaya E. V., Kuchkartaeva A.T. Enhancing Staff Wellbeing Through Cost Management in the Crisis Period [Электронный ресурс] / The European Proceedings of Social & Behavioural Sciences, WELLSO 2015. URL: <http://dx.doi.org/10.15405/epsbs.2016.02.27> (дата обращения: 12.05.2016).
2. Кучкартаева А. Т. Неожиданное банкротство? О чем говорит анализ финансовой отчетности [Электронный ресурс] / Экономика России в XXI веке: сборник научных трудов XII Международной научно-практической конференции «Экономические науки и прикладные исследования». URL: <http://www.lib.tpu.ru/fulltext/c/2015/C40/V1/106.pdf> (дата обращения: 13.03.2016).
3. Кучкартаева А. Т. Управление затратами как эффективный инструмент выхода предприятия из кризиса и альтернатива «экономии на людях» [Электронный ресурс] / Экономика России в XXI веке: сборник научных трудов XI Международной научно-практической конференции «Экономические науки и прикладные исследования: фундаментальные проблемы модернизации экономики России». URL: <http://www.lib.tpu.ru/fulltext/c/2014/C40/V2/017.pdf> (дата обращения: 10.04.2016).

Список используемых источников

1. Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: учеб. пособие. Мн.: Новое знание, 2014. 157 с.
2. Герасимов Б.И., Коновалова Т.М. Комплексный экономический анализ финансово-хозяйственной деятельности организации: учеб. пособие. Тамбов: Издательство ТГТУ, 2014. 160 с.
3. Никольская Э.В. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятий: учебник. М.: Издательство МГУП, 2013. 351 с.
4. Ковалев В.В., Волкова А.Н. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: учебник. М.: ТК Велби, 2013. 424 с.
5. Чуев И.Н., Чуева Л.Н. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: учебник для вузов. М.: ИТК Дашков и Ко, 2014. 368 с.
6. Романова Л.Е., Давыдова Л.В. Экономический анализ: учеб. пособие. СПб.: Питер, 2014. 336 с.
7. Метод [Электронный ресурс] / Сайт словарь по философии philosophy.polbu.ru. URL: <http://philosophy.polbu.ru/metod.htm> (дата обращения: 04.05.2016).
8. Научный инструментарий [Электронный ресурс] / Сайт большая энциклопедия ngpedia.ru. URL: <http://www.ngpedia.ru/id60331p1.html> (дата обращения: 04.05.2016).
9. Прогнозирование дохода: предикативные модели [Электронный ресурс] / Сайт большая энциклопедия ngpedia.ru. URL: <http://www.ngpedia.ru/id327957p1.html> (дата обращения: 04.05.2016).
10. Сосненко Л. С. Информация об экономическом потенциале предприятия // Все для бухгалтера. 2013. № 23. С. 2–8.
11. Жигунова О.А. Теория и методология анализа и прогнозирования экономического потенциала предприятия. М.: Финансы и кредит. 2014. 140 с.

12. Годовой отчет ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» за 2014 год [Электронный ресурс] / Официальный сайт авиакомпании «ЮТэйр». URL: <https://www.utair.ru/upload/annual/Годовой%20отчет%202014%20год.pdf> (дата обращения: 08.04.2016).

13. Группа компаний «ЮТэйр» [Электронный ресурс] / Официальный сайт авиакомпании «ЮТэйр». URL: <https://www.utair.ru/about/corporate/group-of-company/> (дата обращения: 02.04.2016).

14. Персонал [Электронный ресурс] / Официальный сайт авиакомпании «ЮТэйр». URL: <https://www.utair.ru/about/today/personal/> (дата обращения: 25.03.2016).

15. Вертолетные работы: деятельность. [Электронный ресурс] / Официальный сайт авиакомпании «ЮТэйр». URL: <http://heli.utair.ru/delo.html#inter> (дата обращения: 12.04.2016).

16. Вертолетные работы: коммерческие работы за рубежом [Электронный ресурс] / Официальный сайт авиакомпании «ЮТэйр». URL: <http://heli.utair.ru/delo/inter/kommerce.html#kommerce> (дата обращения: 13.04.2016).

17. Консолидированная отчетность ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» и его дочерних организаций за 2015 год [Электронный ресурс] / Официальный сайт авиакомпании «ЮТэйр». URL: https://www.utair.ru/upload/mfso/МСФО_ЮТэйр_2015.pdf (дата обращения: 15.05.2016).

18. Акимова Н.Ф. Управление коммерческой эксплуатацией на основе системы показателей экономической эффективности деятельности авиакомпании: дис. ... канд. экон. наук / М. гос. техн. ун-т гражданской авиации. М., 2013. 166 с.








19. Князева Н.Б. Управление затратами авиакомпании с целью повышения эффективности ее деятельности: дис. ... канд. экон. наук. / М. гос. техн. ун-т гражданской авиации. М., 2014. 133 с.

20. Чернышева Ю.Г. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности. Ростов-на-Дону: Феникс, 2014. 250 с.
21. Васильева Л.С., Петровская М.В. Финансовый анализ: учебник. М.: КНОРУС, 2014. 544 с.
22. Российская авиация на пороге кризиса [Электронный ресурс] / Сайт деловой аналитический портал Эксперт Online. URL: <http://expert.ru/2014/07/31/rossijskaya-aviatsiya-na-poroge-krizisa/> (дата обращения: 25.04.2016).
23. АЭВТ предлагает установить нулевую ставку НДС на внутренние воздушные перевозки [Электронный ресурс] / Сайт деловой авиационный портал ato.ru. URL: <http://www.ato.ru/content/aevt-predlagaet-ustanovit-nulevuyu-stavku-nds-na-vnutrennie-vozdushnye-perevozki> (дата обращения: 28.03.2016).
24. Основные показатели работы гражданской авиации России за январь – сентябрь 2014-2015 годы [Электронный ресурс] / Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта. URL: <http://www.favt.ru/novosti-novosti?id=1994> (дата обращения: 25.03.2016).
25. Друри К. Введение в управленческий и производственный учет. М.: ЮНИТИ, 2008. 783 с.
26. Волошин Д.А. Теоретико-методологические подходы к моделированию распределения переменных затрат на предприятиях оборонно-промышленного комплекса // Вестник академии военных наук. 2014. № 2. С. 149–155.
27. Юркова Т.И., Юрков С.В. Экономика предприятия: учебник. СПб.: Питер, 2013. 116 с.
28. Галенко В.П., Самарина Г.П. Бизнес-планирование в условиях открытой экономики. М.: Академия, 2014. 288 с.
29. Нелетный год: что привело Utair к финансовому кризису [Электронный ресурс] / Сайт «РосБизнесКонсалтинг». URL: <http://www.rbc.ru/business/26/11/2014/54734854cbb20ffc251f3608> (дата обращения: 10.03.2016).

30. Скоун Т. Управленческий учет. М: Экономика, 2014. 179 с.
31. Хелферт Э. Техника финансового анализа. СПб.: Питер, 2014. 640 с.
32. Броило Е.В. Анализ финансовой отчетности: учеб. пособие. Сыктывкар: СЛИ, 2013. 204 с.
33. Стратегия развития низкобюджетных авиаперевозок в Российской Федерации [Электронный ресурс] / Официальный сайт Росавиации. URL: <http://www.favt.ru/public/materials/d/b/5/a/1/db5a1a761f21bc3cb20ca5b9159a39aa.pdf> (дата обращения: 12.05.2016).
34. Шеремет А.Д., Сайфулин Р.С. Методика финансового анализа: учеб. пособие. М.: ИНФРА-М, 2013. 208 с.
35. Бариленко В. И. Анализ финансовой отчетности: учебное пособие. М.: КНОРУС, 2013. 310 с.
36. Парушин Н.В. Теория и практика анализа финансовой отчетности организаций: учеб. пособие. М.: ИНФРА-М, 2010. 432 с.
37. Костромина Е.В. Управление экономикой авиакомпании. М.: Авиабизнес. 2013. 410 с.
38. Когденко В.Г. Экономический анализ. М.: ЮНИТИ, 2014. 405 с.
39. Комаристый Е.Н. Использование точек безубыточности и операционного рычага для помощи в принятии управленческих решений в авиакомпании [Электронный ресурс] / Официальный сайт издательской группы «Дело и сервис». URL: <http://dis.ru/library/detail.php?ID=26302> (дата обращения: 14.05.2016).










Приложение А
(информационное)
Парк воздушных судов (самолетная техника)

Таблица 15 – Парк воздушных судов ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» (самолетная техника)

Тип	Количество, шт.	Дальность полета, км	Пассажиров, чел	Скорость, км/ч	Изображение
Boeing 767-200	3	12200	249	850	
Boeing 737-800	12	4000	4*159 5*168	850	
Boeing 737-400	6	3500-4000	159	800	
Boeing 737-500	32	3500	126	820	
ATR 72-500	15	1650	70	510	
АН-74 / АН-74 ТК-100	5	4000	52	500	
АН-2	4	900	12	180	

Приложение Б
(информационное)
Парк воздушных судов (вертолетная техника)

Таблица 16 – Парк воздушных судов ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» (вертолетная техника)

Тип	Количество, шт.	Скорость, км/ч	Изображение
Ми-26Т	25	250	
Ми-171/Ми-8АМТ	48	230	
Ми-8МТВ	56	230	
Ми-8Т	170	225	
BO-105	1	245	
Н125 (AS350 В3)	17	235	
AS355 N	7	278	
Robinson R44	15	240	
Ка-32	4	230	

Приложение В
(обязательное)
Бухгалтерский баланс ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» за 2015 год

Бухгалтерский баланс		на 31 декабря 20 15 г.	Форма по ОКУД Дата (число, месяц, год)	Коды
Организация ПАО "Авиакомпания "ЮТэйр"			по ОКПО	0710001
Идентификационный номер налогоплательщика			ИНН	31 12 2015
Вид экономической деятельности		деятельность воздушного транспорта	по ОКВЭД	01130489
Организационно-правовая форма/форма собственности		публичное акционерное общество	по ОКФС/ОКФС	7204002873
/совместная федеральная и иностранная собственность			по ОКЕИ	62.10.0
Единица измерения: тыс. руб.				12247 31
Местонахождение (адрес)		643, 628012, 86, Ханты-Мансийский р-н,		384
г. Ханты-Мансийск, аэропорт				

Пояснения ¹	Наименование показателя ²	Код	На 31 декабря 20 15 г. ³	На 31 декабря 20 14 г. ⁴	На 31 декабря 20 13 г. ⁵
	АКТИВ				
	I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
6; 1.1	Нематериальные активы	1110	257	472	703
6; 1.4	Результаты исследований и разработок	1120	1 190	1 369	1 547
	Нематериальные поисковые активы	1130	-	-	-
	Материальные поисковые активы	1140	-	-	-
	Основные средства	1150	4 990 505	2 464 728	3 560 443
6; 2.1	- здания, машины, оборудования и другие основные средства, кроме земельных участков	1151	4 809 130	2 086 913	3 127 578
6; 2.2	- незавершенное строительство	1152	181 375	377 213	404 583
6; 2.1	Доходные вложения в материальные ценности	1160	11 962	14 692	89 855
6; 9; 3.1	Финансовые вложения	1170	26 983 648	22 020 721	2 876 623
	Отложенные налоговые активы	1180	5 010 295	1 356 419	202 286
	Прочие внеоборотные активы	1190	164 129	256 978	1 139 984
	Итого по разделу I	1100	37 161 986	26 115 379	7 871 441
	II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
6; 4.1	Запасы	1210	2 843 325	2 498 409	2 806 388
	- сырье, материалы и другие аналогичные ценности	1211	2 843 325	2 466 564	2 744 027
	- затраты в незавершенном производстве	1212	-	-	2 114
	- готовая продукция и товары для перепродажи	1213	-	31 845	60 247
	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	1220	70 141	78 066	36 900
	Дебиторская задолженность	1230	32 699 634	38 467 041	46 624 628
5.1	- дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты)	1231	2 134 817	2 334 033	3 266 082
	-- покупатели и заказчики	1231.1	-	-	-
	-- авансы выданные	1231.2	609 034	1 492 370	1 867 948
	-- прочие дебиторы	1231.3	1 525 783	841 663	1 398 134
5.1; 8; 13; 21	- дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной)	1232	30 564 817	36 133 008	43 358 546
19	-- покупатели и заказчики	1232.1	5 650 727	8 458 919	22 592 033
	-- авансы выданные	1232.2	3 796 455	4 198 089	4 743 105
	-- прочие дебиторы	1232.3	21 117 635	23 476 000	16 023 408
3.1; 8; 13; 21	Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	1240	15 811 509	15 272 391	20 388 031
19	Денежные средства и денежные эквиваленты	1250	4 203 643	1 799 925	89 650
	Прочие оборотные активы	1260	172 140	140 842	175 527
	Итого по разделу II	1200	55 800 392	58 256 674	70 121 124
	БАЛАНС	1600	92 962 378	84 372 053	77 992 565

Рисунок 9 – Бухгалтерский баланс ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» за 2015 год,
часть 1

Пояснения ¹	Наименование показателя ²	Код	На 31 декабря 20 15 г. ³	На 31 декабря 20 14 г. ⁴	На 31 декабря 20 13 г. ⁵
	ПАССИВ				
	III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ				
7	Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)	1310	577 208	577 208	577 208
	Собственные акции, выкупленные у акционеров	1320	(-) ⁷	(21 952) ⁷	(-) ⁷
10	Средства по дополнительной эмиссии акций (до регистрации изменений в уставные документы)	1330	25 000 000	-	-
	Переоценка внеоборотных активов	1340	138 006	144 928	238 769
	Добавочный капитал (без переоценки)	1350	14 803	35 611	1 878
	Резервный капитал	1360	88 909	88 909	88 909
	- резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	1361	88 909	88 909	88 909
23	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	1370	(38 652 477)	(20 228 935)	2 000 095
	Итого по разделу III	1300	(12 833 551)	(19 404 231)	2 906 859
	IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
5.3	Заемные средства	1410	79 195 430	27 342 119	12 428 872
	- кредиты, подлежащие погашению более чем через 12 месяцев после отчетной даты	1411	59 894 571	25 842 119	9 767 819
8;21	- займы, подлежащие погашению более чем через 12 месяцев после отчетной даты	1412	19 300 859	1 500 000	2 661 053
18	Отложенные налоговые обязательства	1420	368 328	311 198	216 385
6; 7	Оценочные обязательства	1430	420 648	381 808	-
5.3;	Кредиторская задолженность	1440	4 786 548	-	-
8;13; 21	- поставщики и подрядчики	1440.1	3 581 255	-	-
	- прочие кредиторы	1440.2	1 205 293	-	-
	Прочие обязательства	1450	-	-	-
	Итого по разделу IV	1400	84 770 954	28 035 125	12 645 257
	V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
5.3	Заемные средства	1510	310 534	49 496 931	46 677 974
	- кредиты, подлежащие погашению менее чем через 12 месяцев после отчетной даты	1511	41 815	22 728 069	21 852 085
8	- займы, подлежащие погашению менее чем через 12 месяцев после отчетной даты	1512	268 719	26 768 862	24 825 889
8;13; 21	Кредиторская задолженность	1520	19 696 029	24 527 960	14 503 147
	- поставщики и подрядчики	1521	17 363 045	20 723 040	9 069 285
	- задолженность перед персоналом организации	1522	223 120	341 760	556 424
	- задолженность перед государственными внебюджетными фондами	1523	63 306	392 179	100 660
	- задолженность по налогам и сборам	1524	40 147	206 998	184 947
	- авансы полученные	1525	1 123 556	2 069 385	2 376 405
	- задолженность перед участниками (учредителями)	1526	1 188	2 152	3 404
	- прочие кредиторы	1527	881 667	792 446	2 212 022
	Доходы будущих периодов	1530	-	3 000	3 000
6; 7	Оценочные обязательства	1540	1 015 412	1 710 268	1 253 328
	Прочие обязательства	1550	3 000	3 000	3 000
	Итого по разделу V	1500	21 024 975	75 741 159	62 440 449
	БАЛАНС	1700	92 962 378	84 372 053	77 992 565

Руководитель

(подпись)

А.З. Мартиросов

(расшифровка подписи)

11 " апреля 2016 г.

Примечания

1. Указывается номер соответствующего пояснения к бухгалтерскому балансу и отчету о финансовых результатах

Рисунок 10 – Бухгалтерский баланс ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» за 2015 год,
часть 2

Приложение Г (обязательное)

Отчет о финансовых результатах ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» за 2015 год

Отчет о финансовых результатах за 2015 г.				
Организация <u>ПАО "Авиакомпания "ЮТэйр"</u>		Дата (число, месяц, год)	Форма по ОКУД	Коды
Идентификационный номер налогоплательщика		по ОКПО	0710002	31 12 2015
Вид экономической деятельности <u>деятельность воздушного транспорта</u>		ИНН	01130489	
Организационно-правовая форма/форма собственности <u>публичное акционерное общество/совместная федеральная и иностранная собственность</u>		по ОКВЭД	7204002873	
Единица измерения: тыс. руб. (млн. руб.)		по ОКФС	62.10.0	
		по ОКЕИ	12247 31	
				384

Пояснения	Наименование показателя	Код	2015 г.	2014 г.
6; 13;16;21	Выручка	2110	49 664 882	70 966 283
6; 13;17;21	Себестоимость продаж	2120	(52 087 685)	(80 882 658)
	Валовая прибыль (убыток)	2100	(2 422 803)	(9 916 375)
	Коммерческие расходы	2210	()	()
	Управленческие расходы	2220	()	()
	Прибыль (убыток) от продаж	2200	(2 422 803)	(9 916 375)
	Доходы от участия в других организациях	2310	31 279	40 659
	Проценты к получению	2320	258	2 513
	Проценты к уплате	2330	(7 548 163)	(7 234 592)
6;16	Прочие доходы	2340	33 353 477	57 942 124
6;17	Прочие расходы	2350	(45 383 774)	(64 257 725)
	Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	(21 969 726)	(23 423 396)
	Текущий налог на прибыль	2410	()	()
18	в т.ч. постоянные налоговые обязательства (активы)	2421	797 199	3 625 358
18	Изменение отложенных налоговых обязательств	2430	(57 130)	(94 813)
18	Изменение отложенных налоговых активов	2450	3 653 875	1 154 134
	Прочее, в т.ч.:	2460	(53 441)	62 718
	налог на прибыль к возврату		()	113 082
	штрафы, пени		(53 441)	(50 364)
	Чистая прибыль (убыток)	2400	(18 426 422)	(22 301 357)

Пояснения	Наименование показателя	Код	2015 г.	2014 г.
	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2510	6 922	93 841
	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2520	(4 935)	(22 291)
	Совокупный финансовый результат периода ⁶	2500	(18 424 435)	(22 229 807)
15	Справочно Базовая прибыль (убыток) на акцию	2900	(31,92)	(38,64)
	Разводненная прибыль (убыток) на акцию	2910		

Руководитель

" 11 " апреля 20 16 г.

А.З. Мартиросов

(расшифровка подписи)

Рисунок 11 – Отчет о финансовых результатах ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»
за 2015 год

Приложение Д
(обязательное)
Отчет о финансовых результатах ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» за 2014
год

Отчет о финансовых результатах
за январь - декабрь 20 14 г.

Организация ОАО "Авиакомпания "ЮТэйр" Форма по ОКУД _____
Идентификационный номер налогоплательщика _____ Дата (число, месяц, год) _____
Вид экономической деятельности деятельность воздушного транспорта по ОКПО _____
Организационно-правовая форма/форма собственности открытое акционерное общество/частная по ОКВЭД _____
Единица измерения: тыс. руб. по ОКОПФ/ОКФС _____ по ОКЕИ _____

		Коды		
		0710002		
		31	12	2014
		01130489		
		7204002873		
		62.10.0		
		12247	41	
		384		

Пояснения	Наименование показателя	Код	За январь - декабрь 20 14 г.	За январь - декабрь 20 13 г.
6;13;16 ; 21	Выручка	2110	70 966 283	73 697 909
6;13;17; 21	Себестоимость продаж	2120	(80 882 658)	(72 620 607)
	Валовая прибыль (убыток)	2100	(9 916 375)	1 077 302
	Коммерческие расходы	2210	()	()
	Управленческие расходы	2220	()	()
	Прибыль (убыток) от продаж	2200	(9 916 375)	1 077 302
	Доходы от участия в других организациях	2310	40 659	62 232
	Проценты к получению	2320	2 513	12 566
	Проценты к уплате	2330	(7 234 592)	(3 928 306)
6;16	Прочие доходы	2340	57 942 124	31 008 511
6;17	Прочие расходы	2350	(64 257 725)	(27 769 074)
	Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	(23 423 396)	463 231
	Текущий налог на прибыль	2410		(113 083)
	в т.ч. постоянные налоговые обязательства (активы)	2421	3 625 358	82 946
18	Изменение отложенных налоговых обязательств	2430	(94 813)	(139 214)
18	Изменение отложенных налоговых активов	2450	1 154 134	76 703
	Прочее, в т.ч.:	2460	62 718	39 267
	налог на прибыль к возврату	2461	113 082	
	штрафы, пени	2462	(50 364)	39 268
	Чистая прибыль (убыток)	2400	(22 301 357)	326 905

Форма 0710002 с. 2

Пояснения	Наименование показателя	Код	За январь - декабрь 20 14 г.	За январь - декабрь 20 13 г.
	СПРАВОЧНО			
	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2510	93 841	88 237
	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2520	(22 291)	(33 321)
	Совокупный финансовый результат периода	2500	(22 229 807)	381 821
15	Базовая прибыль (убыток) на акцию, руб.	2900	(38,64)	0,57
	Разводненная прибыль (убыток) на акцию	2910		

Руководитель _____

 А.З. Мартиросов
 (расшифровка подписи)

Рисунок 12 – Отчет о финансовых результатах ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» за 2014 год

Приложение Е
(обязательное)

Отчет о финансовых результатах ОАО «Авиакомпания «Трансаэро» за 2012 год

Отчет о финансовых результатах			Коды		
за _____ год 20 12 г.			0710002		
Организация _____	ОАО "АК "Трансаэро"	Дата (число, месяц, год) _____	05	03	2013
Идентификационный номер налогоплательщика _____		по ОКПО _____	11233782		
Вид экономической деятельности _____	Деятельность воздушного пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию	ИНН _____	5701000985		
Организационно-правовая форма/форма собственности _____	ОАО	по ОКВЭД _____	62.10.1		
		по ОКОПФ/ОКФС _____	47	16	
Единица измерения: тыс. руб.		по ОКЕИ _____	384		

Пояснения	Наименование показателя	Код	За _____ год	За _____ год
			20 12 г.	20 11 г.
	Выручка	2110	97 610 060	86 494 353
	Себестоимость продаж	2120	(82 898 400)	(78 414 062)
	Валовая прибыль (убыток)	2100	14 711 661	8 080 291
	Коммерческие расходы	2210	(2 569 439)	(2 040 595)
	Управленческие расходы	2220	(5 149 100)	(3 621 138)
	Прибыль (убыток) от продаж	2200	6 993 122	2 418 558
	Доходы от участия в других организациях	2310	27 653	14 290
	Проценты к получению	2320	260 570	156 257
	Проценты к уплате	2330	(3 254 790)	(2 310 189)
	Прочие доходы	2340	2 336 800	5 358 292
	Прочие расходы	2350	(4 824 455)	(3 622 565)
	Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	1 538 900	2 014 643
	Текущий налог на прибыль	2410	(503 748)	0
	в т.ч. постоянные налоговые обязательства (активы)	2421	(294 203)	235 115
	Изменение отложенных налоговых обязательств	2430	(96 670)	(158 294)
	Изменение отложенных налоговых активов	2450	(1 565)	(9 518)
	Прочее	2460	(34 948)	(14 905)
	Чистая прибыль (убыток)	2400	901 969	1 831 925

Форма 0710002 с. 2

Пояснения	Наименование показателя	Код	За _____ год	За _____ год
			20 12 г.	20 11 г.
	СПРАВОЧНО			
	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2510		
	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2520		
	Совокупный финансовый результат периода	2500	901 969	1 831 925
	Базовая прибыль (убыток) на акцию	2900	0	0
	Разводненная прибыль (убыток) на акцию	2910	0	0

Руководитель _____ (подпись) " 05 " Март 20 13 г.		_____ (подпись) Ковалев А.Е. (расшифровка подписи)
---	---	---

Рисунок 13 – Отчет о финансовых результатах ОАО «Авиакомпания «Трансаэро» за 2012 год

Приложение Ж (информационное)

Отчет о финансовых результатах ОАО «Авиакомпания «Трансаэро» за 2014 год

Отчет о финансовых результатах
за _____ год 20 14 г.

Организация ОАО "АК "Трансаэро" Форма по ОКУД _____
Идентификационный номер налогоплательщика _____ Дата (число, месяц, год) _____
Вид экономической деятельности Деятельность воздушного пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию по ОКПО _____
ИНН _____
Организационно-правовая форма/форма собственности ОАО по ОКВЭД _____
по ОКОПФ/ОКФС _____
по ОКЕИ _____

Единица измерения: тыс. руб.

Коды		
0710002		
30	03	2015
11233782		
5701000985		
62.10.1		
47	16	
384		

Пояснения	Наименование показателя	Код	За _____ год 20 14 г.	За _____ год 20 13 г.
	Выручка	2110	117 313 131	109 691 167
	Себестоимость продаж	2120	(109 451 785)	(112 579 409)
	Валовая прибыль (убыток)	2100	7 861 346	(2 888 242)
	Коммерческие расходы	2210	(3 063 158)	(3 392 015)
	Управленческие расходы	2220	(5 091 528)	(6 100 534)
	Прибыль (убыток) от продаж	2200	(293 339)	(12 380 791)
	Доходы от участия в других организациях	2310	27 530	22 981
	Проценты к получению	2320	344 389	312 350
	Проценты к уплате	2330	(7 827 105)	(4 600 099)
	Прочие доходы	2340	4 261 328	4 949 888
	Прочие расходы	2350	(16 071 305)	(4 775 631)
	Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	(19 558 501)	(16 471 301)
	Текущий налог на прибыль	2410	0	0
	в т.ч. постоянные налоговые обязательства (активы)	2421	(3 612 360)	(3 133 139)
	Изменение отложенных налоговых обязательств	2430	(35 860)	105 959
	Изменение отложенных налоговых активов	2450	335 200	55 162
	Прочее	2460	(63 308)	(90 125)
	Чистая прибыль (убыток)	2400	(19 322 469)	(16 400 306)

Форма 0710002 с. 2

Пояснения	Наименование показателя	Код	За _____ год 20 14 г.	За _____ год 20 13 г.
	СПРАВОЧНО			
	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2510	63 972 855	0
	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2520	0	0
	Совокупный финансовый результат периода	2500	44 650 385	(16 400 306)
	Базовая прибыль (убыток) на акцию	2900	(0)	(0)
	Разводненная прибыль (убыток) на акцию	2910	(0)	(0)

Руководитель _____

(подпись)

" 30 "

Март

20 14



Главный бухгалтер _____

(подпись)

Ковалев А.Е.

(расшифровка подписи)

Рисунок 14 – Отчет о финансовых результатах ОАО «Авиакомпания «Трансаэро» за 2014 год